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 2018 y 2017 de 0,29 y 0,21 respectivamente, el aumento de este índice se generó básicamente por el aumento de los activos, atenuado por un aumento en menor medida de los pasivos, principalmente dado por el aumento de la partida documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas.

2. Razón Ácida: Definida como la razón de fondos disponibles a pasivo corriente, presenta un índice al 31 de diciembre de 2018 y 2017 de 0,21 y 0,12 respectivamente, el aumento de este índice se generó básicamente por el alza de los activos, atenuado por un aumento en menor medida de los pasivos, principalmente dado por el aumento de la partida documentos y cuentas por pagar empresas relacionadas.

ENDEUDAMIENTO

1. Razón de endeudamiento: Definida como total de pasivo exigible a patrimonio presenta al 31 de diciembre de 2018 y 2017 un índice de 5,33 y 5,55 respectivamente; la variación se debe principalmente a la pérdida del ejercicio que generaran una baja en el patrimonio.

2. El Ítem de cobertura gastos financieros al 31 de diciembre de 2018 y 2017, fue de 0,39 y 0,11 respectivamente, el aumento se debe al aumento importante en el resultado operacional y en menor medida a la baja de los gastos financieros.

ACTIVIDAD

1. El total de activos al 31 de diciembre de 2018 y 2017 es de M$ 17.252.460 y M$ 18.497.816 respectivamente, de los cuales M$ 13.379.349 y M$ 15.016.896 respectivamente, corresponden a intangible de concesión, la disminución de los activos se debe principalmente a que la sociedad concesionaria se encuentra en etapa de explotación, por lo que está amortizando el intangible en cada ejercicio.

RESULTADOS

1. La ganancia bruta al 31 de diciembre de 2018 y 2017 fue de M$ 907.664 y M$ 636.030 respectivamente, el aumento se produce debido a que los ingresos aumentaron en un 10% y atenuado por el aumento en menor medida de los costos en un 3%.

2. Los gastos financieros al 31 de diciembre de 2018 y 2017 fueron de M$ 829.724 y M$ 1.142.662 respectivamente, la disminución de este gasto se debe a la baja del capital adeudado del financiamiento de la obra, por el pago de las cuotas del año 2018.

3. El Valor R.A.I.I.D.A.I.E al 31 de diciembre de 2018 y 2017, es de M$ 2.159.326 y M$ 1.778.342, su aumento se debe principalmente al aumento de los ingresos.

4. El resultado después de impuestos al 31 de diciembre de 2018 y 2017 fue de M$ (99.057) y M$(280.185), respectivamente; la pérdida disminuye fuertemente debido principalmente al aumento de los ingresos operacionales y la baja de los gastos financieros.

RENTABILIDAD

1. Rentabilidad del Patrimonio: Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, fueron negativas (Utilidad del período a Patrimonio Promedio).

2. Rentabilidad del Activo: Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 fueron negativas (Utilidad del período al 31 de diciembre a activos promedios).

3. Utilidad por acción: La utilidad por acción al 31 de diciembre de 2018 y 2017 es de M$ (9,91) y M$(28,02) 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 2018 y 2017 por M$ 1.125.392 y M$947.404 respectivamente, por Subconcesiones por M$ 2.448.868 y M$ 2.297.498 respectivamente y por Ingresos Aeronáuticos por M$ 163.612 y M$ 139.045 respectivamente.

ANALISIS DE RIESGO DE MERCADO

1. Riesgo por tasa de interés: Este es un riesgo poco relevante para la sociedad, debido a que el 100% del financiamiento de la construcción está indexado a una tasa fija.

2. Riesgo por Tipo de Cambio: Este no es un riesgo relevante para la sociedad, porque no tiene compromisos financieros en moneda extranjera.

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.