ANALISIS RAZONADO

ESTRUCTURA DE ACTIVOS Y PASIVOS

Los principales rubros del activo y pasivo al 31 de diciembre de 2018 y 2017 , son los siguientes:

	2018	%	2017	%
	M$		M$	
	31/12/2018		31/12/2017	
ACTIVOS				
Activo Corriente	1.739.157	29,6%	2.850.933	48,6%
Activo No Corriente	3.145.313	53,6%	3.017.460	51,4%
TOTAL ACTIVOS	4.884.470		5.868.393	
PASIVOS				
Pasivo Corriente	152.707	2,6%	1.090.459	18,6%
Pasivo No Corriente	0	0,0%	0	0,0%
Patrimonio	4.731.763	80,6%	4.777.934	81,4%
TOTAL PASIVOS	4.884.470		5.868.393	
Total Activo Operacional	162.570		121.429	
Disponible	1.100.520		2.444.244	
Deuda C/P	152.707		1.090.459	
Deuda L/P	-		-	
Pasivo exigible	77.306		1.015.058	
Utilidad del Ejercicio	1.613.829		2.100.002	
Nº Acciones Pagadas	1.000		1.000	
Pasajeros Embarcados	2.030.700	71,53%	1.777.052	34,20%
Serv Aeronáuticos	80.238	2,83%	78.366	1,51%
Serv Comerciales	694.310	24,46%	632.091	12,16%
Subsidio	-	0,00%	2.625.185	50,52%
Otros ingresos	-	0,00%	-	0,00%
Ingresos Financieros	33.584	1,18%	83.973	1,62%
	2.838.832	100,00%	5.196.667	100,00%

INDICADORES FINANCIEROS

		2018	2017
Liquidez Corriente			
	(Activo Circulante/ Pasivo Circulante)	11,389	2,614
Rázon Acida			
	(Activo Disponible/ Pasivo Circulante)	7,207	2,241
Razon Endeudamiento Bancario			
	(Deuda Total Patrimonio)	0,032	0,228
Razon Endeudamiento			
	(Deuda Total Patrimonio)	0,032	0,228
Razon Endeudamiento			
	(Pasivo exigible/ Total Patrimonio)	0,016	0,212
Rentabilidad del Patrimonio			
	(Utilidad del Ejercicio/Patrimonio)	0,341	0,440
Rentabilidad del Activo Operacional			
	(Utilidad del Ejercicio/Total Activo)	9,927	17,294
Rentabilidad del Activo			
	(Utilidad del Ejercicio/Total Activo)	0,330	0,358
Utilidad Por Acción			
	(Utilidad del Ejercicio/Nº Acciones paga	1.613,829	2.100,002
Valor Libro Acción			
	(Total Patrimonio/Nº Acciones pagadas)	4.731,763	4.777,934
Proporción Deuda C/P			
	(Deuda C/P/Deuda Total)	1,000	1,000
Proporción D	(Deuda L/P/Deuda Total)	-	-

Además de los índices Financieros que se detallan anteriormente, es necesario mencionar:

a) Endeudamiento

Razón de endeudamiento: Este indicador tiene un leve aumento debido a que al cierre la posición del pasivo es menor producto de la disminución de la provisión impuesto renta, al ser durante el ejercicio 2018 la base imponible mucho menor ya que no se encuentra dentro de los ingresos tributarios el efecto del subsidio a la construcción que se terminó de pagar en julio del 2017, 0,032 (0,228 en 2017).

b) Actividad

Los activos operacionales relativos a la inversión se encontraban, hasta el ejercicio 2017, clasificados en Activos Financieros, ya que la recuperación de la inversión efectuada fue garantizada por el Estado a través del Subsidio a la Construcción. Este activo financiero se extinguió producto del pago total por parte de la DGAC del Subsidio, cobrándose la última cuota el 31 de julio de 2017. El resto de los activos fijos para la operación tienen disminución en su valor producto de su depreciación.

c) Resultados

Los ingresos de actividades ordinarias al 31 de diciembre de 2018 y 2017 son de M$ 2.805.248 y M$ 2.487.509 respectivamente. Este ingreso presenta un aumento principalmente por el crecimiento en los pasajeros embarcados que alcanzó un 11,6% durante el ejercicio 2018, lo que también repercutió en un leve aumento de los ingresos comerciales, especialmente el ingreso en servicios de alimentación y bebidas, áreas de locales comerciales y counter y oficinas para líneas aéreas por la entrada en operación de la línea aérea Jetsmart.

La ganancia bruta al 31 de diciembre de 2018 y 2017 fue de M$2.220.515 y M$ 1.901.596 respectivamente. Este resultado tuvo un leve aumento producto del aumento en los pasajeros e ingresos comerciales manteniéndose estables los costos operacionales.

La ganancia/pérdida antes de impuesto para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2016 son de M$ 2.150.430 y M$ 3.512.291 respectivamente, es menor producto que el activo financiero solo devengo ingresos hasta julio de 2017, 7 meses en el 2017 y sin devengo en el 2018.

El resultado después de impuestos al 31 de diciembre de 2018 y 2017 fue de M$ 2.100.002 y M$ 1.613.829 respectivamente el que fue afectado por el aumento de tasa del periodo de 25,5% en el 2017 a un 27% en el 2018, además que el efecto tributario del subsidio en la base imponible, ya no se encuentra en el ejercicio 2018.

Perspectivas del Negocio

Debido a la particularidad de este negocio, el principal activo de la sociedad es la "inversión en concesión" correspondiente a la obra pública fiscal construida y explotada durante un período definido. De esta manera, no existe la capacidad de transar en el mercado este activo como un bien separable de la concesión.

Por la naturaleza del negocio el 71,53% de los ingresos de la sociedad provienen del la tasa de embarque por pasajero embarcado. De esta manera, la variación que experimente el tráfico de pasajeros en dicho aeropuerto repercutirá en los resultados de la compañía. Además, y dada la particularidad del

negocio no existe competencia al no haber otro aeropuerto de similares características en la zona que pudiera afectar el traslado de pasajeros y por ende una parte importante de los ingresos de la Sociedad.

Respecto de las perspectivas económicas de la zona, en el ejercicio 2018 se apreció un aumento en el tráfico de pasajeros en esta zona. El tráfico durante el período 2018, principalmente movido por la industria minera, tuvo un crecimiento de un 11,6 % (9,0% de crecimiento en el 2017).

Actividades Operacionales

Las actividades operacionales incluyen las transacciones y actividades que no están definidos como de inversión o financiamiento y que son propios del giro de la sociedad. Entre estos se pueden distinguir los más representativos y que corresponden a: Mano de Obra, Gastos de Mantenimiento Preventivo, de Equipamiento e infraestructura y Consumos del Terminal de Pasajeros entre otros.

Respecto de ingresos complementarios están los ingresos correspondientes a actividades comerciales aeronáuticas y no aeronáuticas que representan el 27,28% de la totalidad de los ingresos de la sociedad que se desarrollan en el Terminal de Pasajeros y de Carga del Aeropuerto Desierto de Atacama de Copiapó. Estos ingresos corresponden a contratos anuales con ingresos fijos y variables, los que se han visto relativamente estables a pesar de la baja en pasajeros.

Actividades de Financiamiento

Respecto de los componentes de actividades de financiamiento, éstos correspondieron, en el ejercicio 2018 exclusivamente al pago de intereses devengados por la boleta de garantía entregada al MOP por la explotación de la concesión.

Actividades de Inversión

Respecto de los componentes de actividades de inversión, bajo este rubro se presentan inversiones de renta variable, que se presentan valorizadas a su valor de inversión más los intereses devengados a la fecha de cierre de estos estados financieros.

Análisis de Riesgo de Mercado

La Sociedad mantenía un contrato de financiamiento cuyo crédito estaba establecido en una tasa fija, el cual se encuentra cancelado.

La Sociedad no tiene riesgo por tipo de cambio por cuanto no tiene compromisos financieros u operaciones en moneda extranjera.

La Sociedad presenta como riesgo inherente a su negocio la variación que experimente el crecimiento de pasajeros en dicho Terminal Aéreo. De esta manera cualquier variable que modifique el comportamiento de crecimiento del tráfico de pasajeros, modificará proporcionalmente los ingresos de la sociedad. Para mitigar dicho riesgo existió como parte integrante del contrato de concesión el subsidio a la construcción otorgado por el Estado a través de la DGAC, subsidio fijo establecido en las bases de licitación (BALI). En esta etapa de la explotación, dicho Subsidio se encuentra totalmente pagado.

Dentro de las principales variables que afectan a los flujos de transporte de pasajeros están las variables de tarifa del pasaje, la competencia entre diferentes compañías aéreas de transporte de pasajeros, la situación económica de la región y el potencial minero, agrícola, turístico e industrial de la zona.

La Sociedad concesionaria no se encuentra acogido al mecanismo de seguro de cobertura de ingresos establecido por el MOP.