

Análisis Razonado Consolidado (IFRS) Ferrocarril del Pacífico S.A. y filial

Con el propósito de realizar un análisis comparativo de los Estados Financieros Consolidados al 30 de septiembre de 2019 y 2018, a continuación, se presenta un resumen de éstos y los comentarios explicativos que permiten obtener una visión del curso de los negocios de la Sociedad. El Estado de Resultados, Balance y Flujo de Efectivo que se muestran, están expresados de acuerdo con las normas IFRS.

1. ANÁLISIS DEL ESTADO DE RESULTADOS

RESULTADOS	30.09.2019 MM\$	30.09.2018 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	53.672	42.104	27,48%
Costo de ventas	(46.942)	(36.453)	-28,77%
Ganancia bruta	6.730	5.651	19,09%
Gasto de administración	(3.368)	(3.045)	-10,61%
Otros ingresos, por función	125	183	-31,85%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	182	(126)	n.a.
Ingresos financieros	71	85	-17,10%
Costos financieros	(661)	(645)	-2,50%
Diferencias de cambio	(98)	(41)	-141,83%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	2.981	2.063	n.a.
Gasto por impuestos a las ganancias	(270)	(378)	n.a.
Ganancia (pérdida)	2.711	1.685	n.a.
Depreciación	(3.746)	(3.613)	-3,67%
EBITDA	7.256	6.219	16,66%
Margen EBITDA	13,52%	14,77%	
Miles de Tons-Km (*)	825.191	822.890	0,28%
Miles de Tons (*)	5.616	5.638	-0,39%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró respecto del mismo periodo del año 2018 una baja las toneladas transportadas de un **-0,39%** pero un aumento de un **0,28%** en las toneladas-kilometro transportadas. Esta baja en la carga movilizada se tradujo en veintiún mil cuatrocientas veintidós toneladas menos y se explica principalmente por un efecto combinado de menor movimiento de graneles (- 67 mil toneladas, -53%), celulosa (-15 mil toneladas, -1%) y residuos (-131 mil toneladas, -10%) y mayor movimiento de cobre de Anglo American Sur (109 mil toneladas, 15,4%), Trozos Forestal (63 mil toneladas, 14%) e Industrial (15 mil toneladas). Aún con esta disminución del volumen total transportado hemos logrado que los ingresos ferroviarios subieran en **MM\$ 1.510 (5,6%)**. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros escalaron en **MM\$ 10.058 (77%)**, debido

principalmente a servicios rodoviarios para transporte de concentrado de cobre y transporte rodoviario de escoria. Ambos sumados dan un alza total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 11.568** equivalente a un **27,5%**.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el mismo periodo, en caso del Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa aún mantiene sus operaciones sin la existencia de los Puentes Toltén y Cautín, y lo ha sabido sortear no sin problemas, mediante la operación desde Temuco y con mayores costos operacionales. Para este rubro se logró incrementar la facturación en un **9,7%**. También se ha buscado continuar creciendo en el transporte de trozos de madera, en el período enero a septiembre hemos tenido un alza de un **14%** en toneladas totales y un aumento en los ingresos de un **11,3%**, comparado con igual período de 2018. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo aumentó en **MM\$ 1.127** su aporte a los ingresos de la compañía (+10%).

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró un aumento de un **6,7%** en el periodo enero a septiembre respecto del año 2018, pasando de **MM\$ 10.486 a MM\$ 10.810** debido a un efecto combinado de menor transporte de cobre metálico de Codelco Teniente (-37%), similar volumen transportado de concentrado de cobre de Codelco División Andina, menor transporte de cobre metálico de AAS (-14%) transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas (+28%), y al aumento (33%) del transporte de concentrado de cobre de Codelco División Teniente. Por otro lado, las ventas rodoviarias mineras subieron desde **MM\$ 6.406 a MM\$ 14.529**.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, residuos, contenedores e industrial** se tuvo un dispar desempeño: mientras graneles y residuos tuvieron disminuciones de -45% y -10%, respectivamente; contenedores e industrial impulsaron los ingresos con un aumento combinado de 35%, con todos, los ingresos aumentaron en **MM\$ 129** en el acumulado 2019 respecto igual período de 2018.

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 53.672** con un aumento de **MM\$ 11.568** (27,5%) respecto del mismo período de 2018, según se observa en el siguiente cuadro.

INGRESOS	30.09.2019 MM\$	30.09.2018 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	28.481	26.971	1.510
Forestal	12.320	11.192	1.127
Minería	10.810	10.487	324
Otros sectores	5.352	5.293	59
Servicios y Otros	25.191	15.133	10.058
Ingresos de actividades ordinarias	53.672	42.104	11.568

1.2 Costos Directos, Gastos de Administración y Resultado No Operacional

1.2.1 Costos de Ventas.

Un análisis detallado de los Costos de Ventas nos obliga a separar aquellos de carácter variable de los de carácter fijo. Los costos de mayor aumento respecto al año 2018 son principalmente combustible **MM\$ 152**; que se vio incrementado por el aumento del precio (Precio Promedio 2019 +1,6% respecto de 2018) y por un mayor consumo en litros (+3,18% respecto de 2018), remuneraciones personal directo **MM\$ 510**, costos directos de mantenimiento aumentaron **MM\$ 235**; debido principalmente al estado de la infraestructura férrea y peaje variable aumentando **MM\$ 27**. En el caso de los gastos de remuneraciones se produce un efecto combinado de ajuste al alza de las dotaciones (+3%) y ajustes de los salarios por variación de IPC. Mención especial exige el estado de la infraestructura férrea, especialmente de la Sub División 7 (San Pedro – Ventanas; 45,5 kms.) lo que ha provocado reiterados desrielos e incidentes durante esta primera parte del año, ocasionando un porcentaje importante de indisponibilidad de tráfico en la vía. Lo anterior ha dado origen a una serie de restricciones de

velocidad impuestas por EFE equivalentes a un 42% de disminución, generando un aumento considerable de los costos variables operacionales (mayor consumo de combustible, gasto de personal, depreciación, etc.), además de exponernos a incumplimientos contractuales con los diversos clientes que utilizan esta Sub División para el transporte de sus cargas, teniendo que movilizarlas a través de camiones, provocando una pérdida significativa en los ingresos del transporte ferroviario y el pago de multas, lo que sin dudas genera un daño en la imagen para el modo ferroviario y para FEPASA. En la mirada de los gastos de carácter fijo (remuneraciones de administración, mantenimiento, y otros costos) estos también sufrieron un aumento respecto de igual periodo de 2018, en conjunto, los Costos de Ventas se incrementaron **MM\$10.489** (28,8%) levemente por sobre el aumento de las ventas, **MM\$ 11.568** (27,5%). Esto llevó a que la rentabilidad bruta se situara en torno al **12,5%** (13,4% en 2018). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de Administración respecto del mismo período de 2018, que veremos a continuación, permitió que el cierre de año de la compañía mostrara utilidades antes de impuesto por **MM\$ 2.981** (**MM\$2.063 en 2018**).

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 323** (10,6%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por gastos en asesorías, gasto de personal, movilizaciones y fletes terrestres, entre otros.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, el Resultado No Operacional mostró una mejoría respecto al año 2018 (+30%, MM\$ -381 vs MM\$ -544) Otras ganancias/(pérdidas) No Operacionales pasaron de **MM\$ -126** (2018) a **MM\$ 182** (2019) principalmente influenciado por la recuperación de gastos de la emergencia del colapso del Puente Toltén. También tuvimos efectos negativos debido al mayor costo por diferencia de tipo de cambio por un total de **MM\$ 98** (MM\$41 en 2018) y a mayores intereses financieros por **MM\$ -661** (MM\$ 645 en 2018) con un efecto combinado de menor tasa de interés en los créditos de largo plazo y un aumento en intereses dada la aplicación de la norma IFRS 16 para el arrendamiento de bienes.

1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 11.568** (27,5%), un alza en los costos directos de la operación, un incremento en los gastos de administración y ventas y un menor costo financiero, la sociedad logró cerrar el a septiembre de 2019 con una utilidad antes de impuestos de **MM\$ 2.981** y un EBITDA de **MM\$ 7.256** en comparación con el resultado acumulado de 2018, en donde las ganancias antes de impuesto habían sido de **MM\$ 2.063** y el Ebitda **MM\$ 6.219**.

1.4 Gestión Operacional: Crecimiento con Productividad, Seguridad y Sustentabilidad

La administración ha seguido con el plan de racionalización operacional y comercial, según los lineamientos entregados por el Directorio, con miras a obtener mayor productividad de los trenes: se han revisado itinerarios, consumos de combustibles, tarifas, contratos, etc., de modo que todos los clientes y trenes trabajaran con resultados positivos. De igual manera, se continúa con la revisión de la estructura organizacional y la dotación de la empresa con miras a detectar posibles reducciones en los costos fijos, todo apuntando a lograr hacer más eficiente la operación y, mantener y mejorar los resultados vistos durante el año 2018.

La empresa está trabajando en el diseño e implementación de soluciones integrales en transporte y servicios de carga, confiables, seguras e innovadoras, desarrolladas a la medida de las necesidades de sus clientes.

Durante el presente período la compañía ha continuado el monitoreo de las pautas de conducción de los trenes, tendiente a lograr mejoras en el cumplimiento de los itinerarios, tiempos de tránsito y/o aprovechamiento de trenes, estos procedimientos permiten a la compañía cumplir con la promesa de servicio establecida con sus clientes, además de generar

ahorro de combustible y menores emisiones. Adicionalmente, producto del impacto que tienen nuestras actividades en el medioambiente, se siguió avanzando en la medición de nuestra huella de carbono y actualmente contamos ya con la certificación de nuestro proceso de medición por parte de una empresa externa habilitada para tales efectos.

Sin embargo, las restricciones que impone el estado de la infraestructura ferroviaria no ayudan al crecimiento con productividad, a la seguridad ni a la sustentabilidad del modo ferroviario hasta que el estado no haga las inversiones que se requieren.

2. ANÁLISIS DEL BALANCE

A continuación, se presenta el Balance de la compañía agrupado según las principales cuentas de activos, pasivos y patrimonio. También se muestran los principales indicadores financieros incluyendo una explicación de los cambios respecto del periodo anterior.

Balance en mm\$	30.09.2019	31.12.2018	Variación dic. 18-sept. 19
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	1.068	1.052	16
Deudores por venta	17.321	15.539	1.782
Otras Cuentas por Cobrar	3.460	3.417	43
Propiedades, Planta y Equipo	72.294	66.128	6.167
Activos por impuestos diferidos	10.734	10.999	-265
Otros Activos	507	347	160
Total Activos	105.385	97.482	7.903
CxP (Proveedores)	11.674	8.186	3.488
Deuda Financiera CP	3.311	2.321	991
Deuda Financiera LP	17.224	15.555	1.669
Total Deuda Financiera	20.535	17.876	2.659
Otros Pasivos	2.134	2.276	-142
Total Pasivos	34.343	28.338	6.005
Patrimonio	71.041	69.144	1.898

RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE	30-09-2019	31-12-2018
<u>Activo Circulante</u>	1,31 Veces	1,60 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		
2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA	30-09-2019	31-12-2018
<u>Activo Circulante - Existencias</u>	1,28 Veces	1,57 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		

La liquidez corriente disminuyó levemente respecto a diciembre de 2018 debido al aumento de cuentas por pagar con proveedores (servicios rodoviarios y compra de repuestos de locomotoras y carros) y la deuda financiera corriente (especialmente aplicación de IFRS 16), no obstante, se encuentra en una posición cómoda, incluso aplicado la prueba ácida.

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	30-09-2019	31-12-2018
<u>Ingresos por venta</u>	4,22 Veces	3,99 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	30-09-2019	31-12-2018
<u>365</u>	86,50 días	91,53 días
Rotación Cartera de Crédito		
2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	30-09-2019	31-12-2018
<u>365</u>	58,16 días	69,45 días
Rotación de proveedores		

Los indicadores de Rotación de Cartera con sus periodos de cobro muestran un deterioro debido al aumento de la deuda por la lentitud en los pagos de KDM (impacto de 10,23 días); cliente con el cual se han sostenido reuniones para acelerar los procesos de pago y disminuir la deuda sin el éxito que deseamos. Adicionalmente, el contrato con Codelco Teniente CuMet y CuCons ha demorado la gestión y liberación de las HES de estados de pagos pendientes de facturación (ingresos devengados) de servicios ferroviario y rodoviario, afectando directamente el indicador “Periodo medio de cobro” (impacto de 10,24 días). La política de crédito de la empresa se mantiene a 30 días fecha de factura y la calidad del riesgo no se ha deteriorado.

2.3. DE ENDEUDAMIENTO

2.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO	30-09-2019	31-12-2018
<u>Pasivo Exigible</u> Patrimonio	0,48 Veces	0,41 Veces
2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	30-09-2019	31-12-2018
<u>Deuda Corto Plazo</u> Deuda Total	0,50 Veces	0,45 Veces
<u>Deuda Largo Plazo</u> Deuda Total	0,50 Veces	0,55 Veces
2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-09-2019	30-09-2018
<u>EBITDA</u> Gastos Financieros	10,97 Veces	9,64 Veces

Los indicadores anteriores muestran la posición de endeudamiento y de cobertura de gastos financieros de la empresa. En lo que respecta a la razón de endeudamiento, esta se ha visto afectada dada la aplicación de la norma IFRS 16 que dice relación con el reconocimiento de los costos de arrendamiento como pasivos de corto y largo plazo, además del reconocimiento del derecho a uso de los activos, en el caso de Fepasa, esto significó un aumento del pasivo exigible por MM\$ 2.639; afectando directamente este indicador (MM\$ 345 corriente y MM\$2.294 no corriente)

2.3.4.- ACTIVOS FIJOS	30-09-2019	31-12-2018
	M\$	M\$
Maquinaria y Equipos	108.821.129	106.457.783
Otros Activos Fijos	27.455.482	19.949.835
Depreciación	(63.982.448)	(60.280.092)
Total Activos Fijos Netos	72.294.163	66.127.526

2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-09-2019	30-09-2018
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	3,82%	2,48%
2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-09-2019	30-09-2018
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	2,57%	1,77%
2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	30-09-2019	30-09-2018
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	4,65%	3,99%

Los indicadores de rentabilidad muestran una clara mejora del negocio respecto al ejercicio anterior, debido a los resultados del período ya comentados. Esta tendencia de clara mejoría se arrastra desde el año pasado dada la entrada en vigor del nuevo contrato con Arauco y el nuevo contrato de transporte de concentrado de cobre de Anglo American Sur, iniciado a fines del 2017, sumado a un conjunto de otras medidas de carácter comercial, operacional y de control.

3. DIVERGENCIAS ENTRE VALORES CONTABLES Y DE MERCADO

En lo que se refiere a los principales activos de la sociedad se puede mencionar que se han utilizado estimaciones realizadas por la Administración de la Sociedad, para cuantificar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellos. Estas estimaciones se refieren básicamente a:

- La valoración de activos para determinar la existencia de pérdidas por deterioro de estos.
- La vida útil de las propiedades, plantas, equipos e intangibles.
- Las hipótesis utilizadas para el cálculo del valor razonable de los instrumentos financieros.
- Las hipótesis empleadas para calcular las estimaciones de incobrabilidad de deudores por ventas y cuentas por cobrar a clientes.
- Las hipótesis empleadas para calcular las estimaciones de obsolescencia de inventarios.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible en la fecha de emisión de los presentes estados financieros, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en próximos períodos, lo que se haría de forma prospectiva, reconociendo los efectos del cambio de estimación en los correspondientes estados financieros futuros.

4. ANÁLISIS DE MERCADO

La operación de Ferrocarril del Pacífico S.A. está conformada básicamente por el negocio de transporte de carga 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 hasta Puerto Montt.

Los ferrocarriles de carga, 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 tal sentido, es de vital trascendencia la integración y sinergia de la compañía con los puertos, debido a los grandes volúmenes de carga asociados y al crecimiento esperado del comercio exterior chileno.

FEPASA compete con las grandes empresas de transporte de carga y posee las ventajas propias de ser el mayor operador bimodal (ferroviario y rodoviario), siendo sus principales ventajas la capacidad para transportar grandes volúmenes de carga, reduciendo la congestión vehicular y la accidentabilidad, además de ser más eficiente en términos de consumo de energía y contaminar menos el medioambiente.

Los grandes desafíos de crecimiento de la compañía están en la industria forestal y de logística de contenedores donde aún tenemos una baja participación de mercado, para lo cual la administración continúa en la elaboración de un plan de crecimiento.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto positivo de **MM\$ 405**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	30.09.2019	30.09.2018	Variación sept.19-18
De la Operación	6.737	6.921	-184
De Financiamiento	-1.908	-2.572	664
De Inversión	-4.812	-1.645	-3.167
Flujo Neto del Ejercicio	16	2.704	-2.688

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 6.737** que representan un deterioro de **MM\$ 184** respecto de diciembre de 2018. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 4.812** y dejó una caja al cierre del período de **MM\$ 1.068**.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	30.09.2019	30.09.2018	Variación sept.19-18
Ingresos	61.410	51.307	10.103
Pagos a proveedores	-46.037	-35.853	-10.184
Pagos a los empleados	-8.498	-7.149	-1.349
Intereses pagados	0	-396	396
Inversiones en activo fijo	-4.812	-1.645	-3.167
Deuda adquirida	344	0	344
Pago de deuda	-1.150	-2.399	1.249
Dividendos pagados	-636	-173	-463
Otras variaciones de efectivo	-605	-987	382
Caja inicial	1.052	548	505
Caja al cierre del período	1.068	3.251	-2.183

Las principales variaciones del flujo de la operación se fundan en el mayor nivel de actividad que enfrentó la compañía y a la lentitud en la recuperación de pagos por parte de un par de clientes. La caja positiva arrastrada desde fines de 2018 permitió continuar con saldo positivo al final del tercer trimestre de 2019.

6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 30 de septiembre de 2019, el **6,5%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **12,8%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). Y el **80,7%** restante está en pesos no reajustables y corresponde a deuda adquirida durante los años 2016 y 2017.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, lo mismo sucede con los contratos de arrendamiento en USD y las tasas de los créditos en pesos están pactadas a tasa variable en base a la TAB de 180 días. Los créditos a tasa variable son susceptibles de pasar a tasa fija en cualquiera de sus vencimientos.

Para el caso de la filial Transportes FEPASA Limitada el **100,0%** de la deuda financiera está en UF a tasa fija.

Es importante destacar que dado que **FEPASA** y su Filial tienen ingresos y costos mayoritariamente en pesos (con polinomios de reajuste), al tener pasivos en pesos, se produce un hedge natural de flujo de caja.

Tipo de cambio:

Los ingresos y costos de la Sociedad se denominan principalmente en pesos o UF.

Composición de los activos y pasivos en distintas monedas al 31 de diciembre de 2018 y 30 de septiembre de 2019:

	30.09.2019 MM\$	31.12.2018 MM\$	Variación MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	-	235.314	(235.314)
Dólar (US\$)	855.307	131.268	724.039
Pesos no reajustables	104.529.261	97.115.038	7.414.223
Total Activos	105.384.568	97.481.620	7.902.948
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	1.267.070	1.215.575	51.495
Dólar (US\$)	2.050.060	369.863	1.680.198
Euros	749	1.267	(518)
Pesos no reajustables	13.730.771	11.120.379	2.610.391
Total	17.048.650	12.707.084	4.341.566
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	656.442	828.877	(172.435)
Pesos no reajustables	14.344.100	14.801.971	(457.871)
Total	17.294.555	15.630.848	1.663.707
Total Pasivos	34.343.205	28.337.932	6.005.273
Patrimonio			
Pesos no reajustables	71.041.363	69.143.688	1.897.675
Total Patrimonio	71.041.363	69.143.688	1.897.675

7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

El año 2019 muestra un mejor desempeño comparado con igual periodo de 2018: Ingresos por **MM\$1.871** (**MM\$1.742** en 2018), un Resultado Operacional de **MM\$ 53** versus **MM\$ 9** en 2018. Finalmente, la Utilidad antes de Impuestos alcanza los **MM\$ 12** en lo que va del año comparado con los **MM\$-28** de pérdida en el mismo periodo de 2018.

Este año se continúa con los viajes a Minera Collahuasi, además de Codelco Gaby y Planta Enaex Punta Teatinos, Mantos Verdes, como back up. El comienzo de los servicios asociados a Magotteaux para transporte a MEL comenzó el pasado mes de agosto aportando en la mejora de resultado en relación a 2018.

El efecto positivo de los resultados también obedece al aumento de controles internos, enfocados principalmente a los costos de explotación, al mismo tiempo se internalizaron servicios externos para maximizar los recursos disponibles.