

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 31 de diciembre de 2017 y 2016, 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 expresadas de acuerdo con las normas IFRS.

1. ANÁLISIS DEL ESTADO DE RESULTADOS

RESULTADOS	31.12.2017 M\$	31.12.2016 M\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	46.693	50.564	-7,66%
Costo de ventas	(41.067)	(46.971)	12,57%
Ganancia bruta	5.625	3.593	56,56%
Gasto de administración	(4.145)	(4.592)	9,74%
Otros ingresos, por función	176	284	-38,05%
Otros gastos, por función	0	(191)	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	(62)	0	n.a.
Ingresos financieros	44	71	-37,80%
Costos financieros	(1.058)	(575)	-83,96%
Diferencias de cambio	(27)	(44)	39,61%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	554	(1.455)	n.a.
Gasto por impuestos a las ganancias	23	1.126	-97,97%
Ganancia (pérdida)	576	(329)	n.a.
Depreciación	(4.151)	(4.213)	1,48%
EBITDA	5.807	3.214	80,68%
Margen EBITDA	12,44%	6,36%	
Miles de Tons-Km (*)	948.597	1.138.959	-16,71%
Miles de Tons (*)	6.478	6.890	-5,98%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas, Ingresos y Margen.

La compañía mostró respecto del mismo periodo del año 2016 una disminución en las toneladas transportadas de un **5,98%** y una disminución en las toneladas-kilometro transportadas de **16,71%**. Esto se explica principalmente por la caída del Puente Toltén en el mes de agosto de 2016, que afectó fuertemente el transporte ferroviario en la zona sur, cuyo principal efecto lo sintió el transporte de celulosa y de trozos de madera. La explicación de la mayor caída en toneladas-kilometro se basa en que estos transportes son de distancias más largas que los de la zona norte, en donde sí hubo un mejor comportamiento de la carga. En efecto, en la zona norte, la minería tuvo un importante repunte, empujado por el transporte de concentrado de cobre, pero éstos al ser de recorridos más cortos no alcanzaron a compensar la caída a los de toneladas-kilómetro de la zona sur. Los otros rubros, a saber, graneles, contenedores, carga industrial y residuos, tampoco tuvieron un buen comportamiento en el año. La caída del volumen total transportado provocó que los Ingresos por Actividades Ordinarias bajaran en un **7,66%**.

Veamos que pasó rubro por rubro.

En el caso **Forestal**, el colapso del puente sobre el río Toltén provocó a partir del 18 de agosto del año 2016 una disminución en el transporte de celulosa desde la Planta Mariquina, y de trozos desde distintos puntos, hasta los puertos de la octava región, afectando la facturación de la empresa. Durante el primer semestre de ese año los trozos iban en franco crecimiento y la celulosa estaba teniendo un comportamiento estable, pero a partir de ese evento y hasta la actualidad esas cargas y otras de menor cuantía se han visto fuertemente afectadas. La empresa hizo importantes esfuerzos para captar nuevas cargas desde lugares situados al norte del río Toltén y llevarlos a esos puertos de embarque, pero no fue suficiente para compensar las caídas de productos forestales. Comparando ambos años los ingresos por transporte de celulosa cayeron en **MM\$ 1.735** y los de trozos en **MM\$ 976.-**

Por su parte, en ese mismo período, el acarreo de productos de **Minería** mostró un aumento importante gracias al movimiento que tuvo Codelco Andina y Codelco Teniente. Recordemos que el año 2016 tuvimos serios problemas en la vía que va hacia División Andina y Codelco sufrió accidentes y desperfectos en la planta de Saladillo, que obligó a paralizaciones en la operación. En cambio, durante 2017 la División Andina operó sin mayores contratiempos. Por su parte, en Codelco Teniente, hay que considerar que cuando se inició en marzo del año 2016 el transporte bimodal (tren-camión) de concentrado de cobre, la componente camión jugaba el rol principal y que durante 2017, la componente tren jugó ese papel. Esto se vio reflejado en las ventas ferroviarias mineras que, medido en millones de pesos, avanzaron desde los **MM\$ 7.943** a **MM\$ 13.311**. Sin embargo, las ventas rodoviarias mineras cayeron desde **MM\$ 6.114** a **MM\$ 2.449**. En consecuencia, la carga total (camión + tren) mostró un crecimiento de **MM\$ 1.703**, pero con un mix muy conveniente para la compañía, por el mejor margen de contribución que deja el tren.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, contenedores e industrial** la administración revisó uno a uno, a partir de enero de 2017, la conveniencia de estos transportes y determinó el cese de algunos contratos que no estaban siendo rentables. Esta revisión llevó a aumentar tarifas y/o ajustar itinerarios, y en los casos en que no fue posible competir, simplemente se puso término a los acuerdos. Esto, sumado a otros efectos en el segmento de residuos, llevó a una disminución en la facturación de este tipo de carga en **MM\$ 2.516**. Este menor volumen de facturación vino acompañado de una rebaja de costos por un monto superior, lo que ayudó a la mejoría en el margen bruto que veremos más adelante.

En suma, los efectos mencionados impactaron en un mayor ingreso neto ferroviario de **MM\$ 143** y en un menor ingreso por Servicios y Otros (rodoviario), incluyendo a la filial Transportes FEPASA Ltda. de **MM\$ 4.014**. Ambos efectos hicieron que las ventas acumuladas en el año mostraran una disminución de un **MM\$ 3.871** respecto del 2016, según se observa en el siguiente cuadro.

INGRESOS	31.12.2017	31.12.2016	Variación
	MMS	MMS	MMS
Ingresos Netos Ferroviarios	31.763	31.621	143
Forestal	12.215	14.926	(2.711)
Minería	13.311	7.943	5.369
Otros sectores	6.236	8.752	(2.516)
Servicios y Otros	14.930	18.943	(4.014)
Ingresos de actividades ordinarias	46.693	50.564	(3.871)

Transportes FEPASA merece un comentario especial ya que sus ventas se vieron afectadas fuertemente por la huelga de Minera Escondida que duró 44 días en los meses de febrero y marzo de 2017 y por las lluvias que afectaron a la Segunda Región en junio. A eso se sumó la pérdida de parte de la carga que se le transportaba a Enaex con destino a Minera Escondida a partir del mes de julio de 2017.

1.2 Costos Directos, Gastos de Administración y Ventas, y Resultado No Operacional

1.2.1 Costos Directos

Un análisis detallado de los costos directos muestra una disminución importante en el peaje variable, la depreciación, el costo de mantenimiento y los otros costos. Los dos primeros conceptos, que son de carácter variable, era esperable que se redujeran por la caída en las ventas, pero el costo de mantenimiento y los otros costos fueron administrados muy cuidadosamente, los primeros, mediante programas de mantención muy ajustados cuidando el buen estado del material rodante, balanceando las mantenciones preventivas y las correctivas con foco en una baja en los costos, y los Otros Costos, que incluyen principalmente Seguridad y Vigilancia, Honorarios y Asesorías, Comunicaciones, etc., se manejaron con sumo cuidado para poder reducirlos. Lo anterior permitió que el margen de contribución saltara de un **7,11%** a un **12,05%** sobre las ventas.

1.2.2 Gastos de Administración y Ventas

Pero el esfuerzo en el control férreo de los costos no sólo se limitó a los Costos Directos. Esto se vio reflejado también en los Gastos de Administración y Ventas que colaboraron a la mejoría del resultado con una reducción de un 9,74% respecto del año anterior. En este caso los gastos de personal, los gastos en seguros, los consumos básicos y los gastos en comunicaciones son los que más aportaron a los **MM\$ 447** de ahorro.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, el Resultado No Operacional se vio incrementado por un aumento en los Gastos Financieros en **MM\$ 483** producto del mayor endeudamiento que contrató la empresa a fines de 2016 y en 2017 para de financiar los proyectos de inversión que se terminaron de implementar durante el año 2017.

1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; una caída en la facturación por **MM\$ 3.871** y un mayor costo financiero por **MM\$483**, pero acompañado de una importante baja en los costos directos de la operación (**MM\$ 5.904**) y una disminución en los gastos de administración y ventas de **MM\$ 447**, la sociedad logró cerrar el año 2017 con una utilidad antes de impuestos de **MM\$ 554** y un EBITDA de **MM\$ 5.807**. Para el año 2016, pero considerando que la zona sur operó normalmente hasta el 18 de agosto, la pérdida antes de impuesto fue de **MM\$ 1.455** y el Ebitda **MM\$ 3.214**. Esta notable mejoría en los resultados y consecuentemente en el EBITDA se debió al férreo control de costos aplicado durante todo el año y a la negociación con clientes y proveedores que permitió revisar las tarifas tanto de clientes como de proveedores.

En el mes de diciembre, luego de una negociación con AAS se acordó facturar el 100% de las inversiones que efectuó FEPASA en Planta de Transferencia Las Blancas, lo que significó un incremento en flujo de caja de **MM\$ 4.763** aproximadamente. Junto a eso AAS reconoció a FEPASA el 50% de los costos fijos operacionales incurridos desde Julio a Noviembre 2017, equivalente a una facturación de **MM\$ 421**, adicionalmente División Andina de Codelco pago por concepto de "Take or Pay" **MM\$ 192**, de acuerdo a contrato vigente.

1.4 Gestión Operacional: Crecimiento con Productividad, Seguridad y Sustentabilidad

A raíz de lo ocurrido con el puente Toltén, que aún está teniendo efectos muy negativos en los resultados de la compañía, la nueva administración siguiendo los lineamientos entregados por el Directorio, inició en enero de 2017 un plan de racionalización operacional y comercial con miras a obtener mayor productividad de los trenes, revisando itinerarios, tarifas, contratos, etc., de modo que todos los clientes y trenes trabajaran con resultados positivos. De igual manera, se revisó la estructura organizacional y la dotación de la empresa con miras a reducir el número de gerencias y de colaboradores y así bajar los costos fijos, todo apuntando a lograr hacer más eficiente la operación y revertir las pérdidas que se venían produciendo desde mediados del año 2016, y que de no mediar estas iniciativas nos podrían haber acompañado hasta cuando se produzca la reposición del puente, que se estima será a fines de 2018 o principios de 2019.

A modo de comparación, y como demostración que las medidas tomadas están teniendo un efecto muy positivo, el segundo semestre de 2016 arrojó una pérdida antes de impuesto de **MM\$ 1.427** que se compara con los **MM\$ 554** del año 2017.

En materia de contratos hay que mencionar la puesta en marcha del contrato con Anglo American a partir del 1° de diciembre de 2017 para el transporte de concentrado de cobre desde Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas. Por su parte, en julio se suscribió un nuevo contrato con Codelco Andina por un periodo de 17 años para el transporte de concentrado de cobre desde Saladillo hasta el mismo puerto. Además, estamos en la etapa final de las licitaciones para el Transporte de Trozos con Forestal Mininco y para la renovación del contrato de cobre metálico de Codelco Teniente. Todo esto prevé una mejoría en los ingresos de la compañía a partir del año 2018.

Al mismo tiempo la empresa continúa con la ejecución de la estrategia de crecimiento con productividad y seguridad con foco en la satisfacción de nuestros clientes, en un ambiente laboral adecuado, alineado con la misión, visión y valores de **FEPASA**, cuestiones que no han cambiado.

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 continuó 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.

Sin embargo, las restricciones que impone el estado de la infraestructura ferroviaria no ayudarán 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.

Pero antes, cabe hacer un comentario aparte para explicar la variación que muestra la agrupación “Otras Cuentas por Cobrar” que se incrementó en **MM\$ 1.815**. Este aumento responde a los Reclamos al Seguro presentados a las compañías aseguradoras por el siniestro del puente Toltén ocurrido en agosto de 2016. Al cierre de 2017 esa cifra que asciende a

MM\$ 2.436, explica toda la variación respecto del año anterior (**MM\$ 626**). La administración estima en base a informes de los liquidadores que será reembolsada dentro del año en curso.

Balance en mm\$	31.12.2017	31.12.2016	Variación dic.17-16
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	548	965	-417
Deudores por venta	12.329	7.436	4.893
Otras Cuentas por Cobrar	4.534	2.719	1.815
Propiedades, Planta y Equipo	67.442	69.720	-2.278
Activos por impuestos diferidos	10.912	10.889	22
Otros Activos	314	413	-99
Total Activos	96.079	92.142	3.937
CxP (Proveedores)	7.407	7.164	243
Deuda Financiera CP	2.097	751	1.346
Deuda Financiera LP	18.375	16.879	1.496
Total Deuda Financiera	20.472	17.631	2.841
Otros Pasivos	1.282	833	449
Total Pasivos	29.161	25.628	3.533
Patrimonio	66.918	66.514	403

RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE	31-12-2017	31-12-2016
<u>Activo Circulante</u>	1,65 Veces	1,33 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		

2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA	31-12-2017	31-12-2016
<u>Activo Circulante - Existencias</u>	1,63 Veces	1,29 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		

La liquidez corriente mejoró levemente con respecto a diciembre de 2016. La compañía, como estaba programado, continuó endeudándose en el largo plazo para seguir financiando los proyectos que se encontraban en desarrollo. Sin embargo, parte de la deuda de largo plazo, las primeras cuotas, ya se encuentra dentro del pasivo corriente por estar a menos de un año de su vencimiento.

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	31-12-2017	31-12-2016
<u>Ingresos por venta</u>	5,62 Veces	8,23 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	31-12-2017	31-12-2016
<u>365</u>	64,92 días	44,32 días
Rotación Cartera de Crédito		
2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	31-12-2017	31-12-2016
<u>365</u>	58,01 días	38,39 días
Rotación de proveedores		

Si bien los indicadores de Rotación de Cartera con sus periodos de cobro aparentan un deterioro, esto no es así, ya que circunstancialmente al cierre de diciembre de 2017 quedó un saldo de cuentas por cobrar más alto de lo habitual que se regularizó dentro de los primeros días del año 2018. 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	31-12-2017	31-12-2016
<u>Pasivo Exigible</u>	0,44 Veces	0,39 Veces
Patrimonio		
2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	31-12-2017	31-12-2016
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,37 Veces	0,34 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,63 Veces	0,66 Veces
Deuda Total		
2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	31-12-2017	31-12-2016
<u>EBITDA</u>	5,49 Veces	5,59 Veces
Gastos Financieros		

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, se muestra un aumento de la deuda respecto al año anterior, producto del financiamiento de los proyectos que entraron en operación en 2017. A la fecha ya hemos concluido el financiamiento de las nuevas inversiones, por lo cual el leverage ya llegó a su máximo nivel y de ahora en adelante debería estabilizarse para empezar a disminuir cuando se inicie el periodo de amortización en junio de 2018.

2.3.4.- ACTIVOS FIJOS	31-12-2017	31-12-2016
	M\$	M\$
Maquinaria y Equipos	102.308.939	93.401.536
Otros Activos Fijos	21.428.214	29.188.304
Depreciación	(56.295.577)	(52.869.978)
Total Activos Fijos Netos	67.441.576	69.719.862

2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	31-12-2017	31-12-2016
<u>Utilidad del Ejercicio</u>	0,86%	-0,49%
Patrimonio		

2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	31-12-2017	31-12-2016
<u>Utilidad del Ejercicio</u>	0,60%	-0,36%
Activo		

2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	31-12-2017	31-12-2016
<u>Resultado Operacional</u>	2,20%	-1,43%
Activos Operacionales		

Los indicadores de rentabilidad aun siendo muy bajos para lo que se espera del negocio mostraron un cambio de signo respecto al ejercicio anterior, debido a los resultados del período ya comentados. Esta tendencia de clara mejoría estimamos que se mantendrá en 2018 y tendrá mayor notoriedad cuando se reponga el Puente Toltén y se recupere el nivel de actividad de la zona sur.

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 los mismos.
- 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 Sociedad con los puertos, debido a los grandes volúmenes de carga asociados y al crecimiento esperado del comercio exterior chileno.

FEPASA compite 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.

La operación de la Filial Transportes FEPASA Limitada está conformada básicamente por el negocio de transporte de carga en camiones a las distintas mineras de la Zona Norte de Chile, lo que implica oportunidades de desarrollo logístico en esa zona, impulsado principalmente por las inversiones en minería.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto negativo de **MM\$ 417**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.12.2017	31.12.2016	Variación dic.17-16
De la Operación	1.634	4.468	-2.835
De Financiamiento	2.733	3.775	-1.042
De Inversión	-4.784	-8.696	3.913
Flujo Neto del Ejercicio	-417	-453	36

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 1.634** que representan una baja de **MM\$ 2.835** respecto a diciembre de 2016. Este, junto al flujo de financiamiento por **MM\$ 2.733** proveniente de préstamos bancarios permitieron continuar con la inversión del periodo que ascendió a **MM\$ 4.784**.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	31.12.2017	31.12.2016	Variación dic.17-16
Ingresos	57.283	60.095	-2.812
Pagos a proveedores	-42.668	-42.288	-380
Pagos a los empleados	-9.303	-10.734	1.431
Intereses pagados	-910	-613	-297
Inversiones en activo fijo	-9.587	-9.152	-435
Deuda adquirida	10.000	6.050	3.950
Pago de deuda	-7.267	-845	-6.422
Dividendos pagados	0	-1.430	1.430
Otras variaciones de efectivo	2.035	-1.536	3.571
Caja inicial	965	1.418	-453
Caja al cierre del período	548	965	-417

Las principales variaciones del flujo de la operación se fundan en el menor nivel de actividad que enfrentó la compañía que la obligó a un férreo ajuste de costos y gastos ampliamente comentados en los puntos anteriores. Este menor nivel de actividad afectó al nivel de ingresos por menor facturación, pero el esfuerzo por reducir costos permitió bajar los pagos al personal por la menor dotación con que se trabajó durante el año.

En cuanto a las inversiones en activo fijo, se terminó de implementar y de financiar los proyectos que estaban en marcha y se invirtió en mantenimiento de locomotoras y carros, lo que exigió casi MM\$ 10 mil millones.

En el ítem Otras Variaciones de Efectivo el cambio proviene de la venta de activo fijo a AAS por MM\$ 4.763.

6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de diciembre de 2017, el **6,7%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF). El **93,3%** restante está en pesos no reajustables y corresponde a nueva deuda adquirida durante los años 2016 y 2017.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, 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 2017 y 31 de diciembre de 2016:

	31.12.2017	31.12.2016	Variación
	M\$	M\$	M\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	647.831	636.949	10.882
Dólar (US\$)	57.784	180.476	(122.692)
Pesos no reajustables	95.373.259	91.324.878	4.048.381
Total Activos	96.078.874	92.142.303	3.936.571
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	705.937	763.003	(57.066)
Dólar (US\$)	73.122	701.459	(628.337)
Euros	-	3.123	(3.123)
Pesos no reajustables	9.929.100	7.167.157	2.761.943
Total	10.708.159	8.634.742	2.073.417
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	1.603.477	2.244.345	(640.868)
Pesos no reajustables	16.849.455	14.748.890	2.100.565
Total	18.452.932	16.993.235	1.459.697
Total Pasivos	29.161.091	25.627.977	3.533.114
Patrimonio			
Pesos no reajustables	66.917.783	66.514.326	403.457
Total Patrimonio	66.917.783	66.514.326	403.457