

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 2020 y 2019, 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	30.09.2020 MM\$	30.09.2019 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	47.796	53.672	-10,9%
Costo de ventas	(42.412)	(46.942)	9,7%
Ganancia bruta	5.384	6.730	-20,0%
Gasto de administración	(3.704)	(3.368)	-10,0%
Otros ingresos, por función	67	125	-46,3%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	(65)	182	n.a.
Ingresos financieros	275	71	289,1%
Costos financieros	(526)	(661)	20,4%
Diferencias de cambio	(116)	(98)	-18,0%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	1.315	2.981	-55,9%
Gasto por impuestos a las ganancias	39	(270)	n.a.
Ganancia (pérdida)	1.354	2.711	-50,0%
Depreciación	(3.988)	(3.746)	-6,5%
EBITDA	5.735	7.256	-21,0%
Margen EBITDA	12,0%	13,5%	
Miles de Tons-Km (*)	770.169	825.191	-6,7%
Miles de Tons (*)	5.137	5.616	-8,5%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró respecto del mismo periodo del año 2019 una baja en las toneladas transportadas de un **8,5%** y una baja de un **6,7%** en las toneladas-kilometro transportadas. Esta baja en la carga movilizada se tradujo en 478.911 toneladas menos, altamente influenciadas por la crisis sanitaria a raíz del Covid-19 que vive el país, especialmente en el segundo y tercer trimestre del año, así por ejemplo, se tuvo un menor movimiento de residuos domiciliarios (-176 mil toneladas, -15,4%) ya que a contar del 20 de abril y hasta la fecha se ha bajado, de un promedio de 8 trenes diarios, a 5 trenes diarios, esto por disminución de carga dada la crisis sanitaria (menor operación del retail y hotelería, principalmente); celulosa (-227 mil toneladas, -11,5%) debido a menor carga en Planta Horcones por las medidas sanitarias imperantes en la zona, también debido a 21 días de detención en el transporte de carga desde Mariquina debido al atentado sufrido el 30 de julio en el sector de Pidima; en el negocio forestal trozos (-146 mil toneladas, -28,6%) se tuvo a contar del 18 de mayo y hasta fines del mes de julio la decisión del cliente FORMIN de suspender sus transportes completamente, además de las disminuciones de Forestal Arauco durante los meses de mayo, junio y julio; también se tuvo el efecto del atentado en el sector de Pidima afectando los transportes de FORMIN y FASA; para el negocio industrial (-14 mil toneladas, -90,2%) no hubo mayor impacto por el covid-

19, pero en minería (-28 mil toneladas, -1,6%) se tuvo, por parte de Codelco Teniente, una baja considerable en el transporte debido a una menor cantidad de producto -concentrado de cobre- generado en Caletones. El poco producto disponible se utilizó para la fundición y producción de cobre metálico. Finalmente, tuvimos un mayor movimiento de contenedores (78 mil toneladas, 38%). Con todo lo anterior, los ingresos en el transporte ferroviario disminuyeron en **MM\$ 350 (-1,2%)** pasando de **MM\$ 28.481** en 2019 a **MM\$ 28.132** en 2020. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros se redujeron **MM\$ 5.527 (-22%)**, hasta los **MM\$ 19.664**, debido principalmente a que los servicios de transporte rodoviario de escoria para la División El Teniente de Codelco que comenzaron a inicios de 2019 finalizaron en febrero de 2020, situación distinta es la que se aprecia en Transportes Fepasa Ltda. en la segunda región del país, con un incremento de **MM\$ 126 (6,7%)** alcanzando los **MM\$ 1.997**. Ambas fuentes de ingresos, Ferroviaria y Servicios suman una baja total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 5.876** equivalente a un **10,9%**, alcanzando los **MM\$ 47.796**.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa continúa sus operaciones sin la existencia de los Puentes Toltén y Cautín, a más de cuatro años de ocurrido el colapso del primero y lo ha sabido sortear no sin problemas, mediante la operación desde Temuco y con mayores costos operacionales, adicionalmente hemos debido lidiar con los problemas de seguridad registrados en la zona, específicamente entre Ercilla y Collipulli zona en la cual hemos sido víctimas de ataques terroristas durante los meses de mayo (días 15 y 19) y julio (día 30) y, este último dejando parte de nuestra tripulación herida producto de las esquirlas del impacto de balas en la locomotora. Este último atentado mantuvo las operaciones de transporte de carga en la zona detenidas por 21 días afectando los transportes celulosa para nuestro cliente ARAUCO, dejando de transportar cerca de 20.400 toneladas, lo anterior, junto con el accidente operacional ocurrido en Planta Nueva Aldea durante el mes de enero pasado, adicionalmente y debido a la menor carga disponible en Planta Horcones durante el segundo trimestre por restricciones sanitarias han causado una baja en la facturación respecto 2019 en un **-7,9%**. También se ha buscado continuar creciendo en el transporte de trozos de madera, sin embargo, la crisis sanitaria desatada por el Covid-19 ha visto afectada las cosechas de trozos repercutiendo en una disminución en el transporte durante esta parte del año y los efectos del atentado en el sector de Pidima, han generado una disminución total del **-28,6%** en toneladas totales, y de **-14,2%** en ingresos. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo disminuyó en **MM\$ 1.274** su aporte a los ingresos de la compañía **(-9,5%)**.

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró una disminución de un **1,6%**, medido en toneladas, en el periodo enero a septiembre respecto del año 2019, sin embargo los ingresos por este mismo concepto pasaron de **MM\$ 10.810 a MM\$ 11.558**; debido a un efecto combinado de aumento en los siguientes transportes: concentrado de cobre de Codelco Andina (13,5%), mayor transporte de cobre metálico de Codelco Teniente (27,2%) e igual volumen transportado de concentrado de cobre de Angloamerican Sur al año 2019; y un menor transporte de concentrado de cobre de Codelco Teniente (-32,5%) explicado principalmente por una menor disposición de producto a causas del Covid-19 y problemas en Planta Concentradora, y a la disminución (-0,5%) del transporte de cobre metálico de Angloamerican Sur. Por otro lado, las ventas rodoviaras mineras cayeron desde **MM\$ 14.528 a MM\$ 7.905**; principalmente debido al término del transporte de escoria para Codelco Teniente, servicio realizado entre marzo 2019 y febrero 2020.

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 25% y 10,8%, respectivamente, esta última explicada por el impacto del Covid-19 en la Región Metropolitana; contenedores e industrial impulsaron los ingresos con un aumento de 8,9% y 226%; este último fortalecido por el servicio de transporte de rocas para Puente Pilmaiquén (EFE). Con todo, los ingresos aumentaron en **MM\$ 392** en el acumulado 2020 respecto igual período de 2019 alcanzando los **MM\$ 6.352.-**

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 47.796** con una disminución de **MM\$ 5.876 (-10,9%)** respecto del mismo período de 2019, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	30.09.2020 MM\$	30.09.2019 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	28.132	28.481	(350)
Forestal	11.340	12.320	(979)
Minería	11.558	10.810	748
Otros sectores	5.233	5.352	(118)
Servicios y Otros	19.664	25.191	(5.527)
Ingresos de actividades ordinarias	47.796	53.672	(5.876)

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. En el período en análisis de este reporte se aprecia un menor costo por **MM\$ 4.530** respecto de igual período de 2019, lo anterior por un efecto combinado entre la disminución de algunos ítems como: gastos de Servicios Multimodales **MM\$ 4.970** debido principalmente a la finalización del servicio spot de transporte de escoria para Codelco Teniente, menor peaje variable por **MM\$ 174**; debido al menor transporte de toneladas-kilómetro; menor costos de combustible por **MM\$ 669** debido a un efecto combinado de menores precios de compra y menor consumo de litros dada la menor carga transportada. Los costos variables de mayor aumento respecto al año 2019 son principalmente costos de personal (tripulantes y mecánicos) **MM\$ 580** (+8,6%) debido al aumento de dotaciones durante el primer semestre de 2020 que estaba destinada a atender servicios de transporte de carga forestal en la zona sur como Forestal Mininco y Forestal Arauco que finalmente no se materializaron debido a paradas de planta no planificadas de CMPC, mayor despacho en camiones; y al hecho de que estaba previsto la rehabilitación de los Puentes Toltén y Cautín entre junio y septiembre de 2020, fecha que se postergó para enero de 2021; siguiendo con el análisis de los costos de personal, también hubo pagos de mayores bonos y viáticos a personal interno por reemplazos dado el personal fuera de operaciones (mayores de 65 años y enfermos crónicos, personal en cuarentenas obligatorias, etc.), lo anterior debido a la crisis sanitaria actual; finalmente también se realizaron pagos de indemnizaciones por desvinculaciones de personal (tripulantes y otros) que obedecen a eficiencias estructurales por un monto de **MM\$ 232**; mayores gastos en el ítem "Otros Gastos" por **MM\$ 463** (+104,6%) debido principalmente al aumento de costos de transporte de personal debido a la emergencia sanitaria y la escases y poca seguridad en el transporte público, además de mayores gastos de seguridad y elementos de protección personal para enfrentar la inseguridad latente en la zona roja, en la región de la Araucanía; debido a los atentados descritos en párrafos anteriores; también al mayor aumento de gasto en mantenimiento de carros y mantenimiento de vías (+4,5 y + 9,9%, respectivamente), todo por **MM\$ 140**, esto último incluyendo los problemas que hemos debido sortear por daños sufridos en la vía, principalmente en la SD 4, en donde se han detectado retiro de componentes de sujeción de la vía por parte de terceros; aumento de los costos de asesorías **MM\$ 37** (asesorías en búsqueda de mejoras operacionales); arriendos de equipos **MM\$ 62**.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta se situara en torno al **11,3%** (12,5% en igual período de 2019). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de Administración y los gastos financieros respecto del mismo período de 2019, que veremos a continuación, permitió que el cierre al mes de septiembre, la compañía disminuyera sus utilidades antes de impuesto en un 55,9%; alcanzando **MM\$ 1.315** (**MM\$ 2.981** en 2019).

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 336** (10%) respecto del año anterior, dado un efecto combinado impulsado principalmente por un aumento considerable en gastos generales por **MM\$ 221** (213,7%) debido a la emergencia sanitaria producida por el Covid-19, incluyendo principalmente gastos de sanitización de instalaciones, grúas, portales grúa, locomotoras, entre otras, además de la compra de insumos de sanitización y protección personal; luego por un aumento en

gastos en asesorías relacionados con las demandas en contra de EFE por MM\$ 123 (17,5%) y finalmente por un aumento de gastos de personal por MM\$ 162 (11,3%);. También se aprecian algunos ahorros como capacitación y otros gastos de personal por MM\$ 87 (+39%); arriendos, consumos básicos, viajes y estadías por MM\$ 41 (+16%) y otros gastos por MM\$ 40.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, el Resultado No Operacional mostró una mejora respecto al año 2019 de 4,38% equivalente a **MM\$ 17** (MM\$ -365 en 2020 vs MM\$ -382 en 2019), afectado por una mayor pérdida por diferencia de tipo de cambio, **MM\$-18**, dada la apreciación del dólar estadounidense respecto del peso chileno (MM\$ -116 en 2020 versus MM\$ -98 en 2019) y por disminución de otros ingresos/Otras Ganancias **MM\$ -305** (MM\$ 2 en 2020 versus MM\$ 307 en 2019); todos contrarrestados por mayores ingresos financieros por **MM\$204** (MM\$ 275 en 2020 versus MM\$ 71 en 2019); debido a los intereses por mora cobrado a clientes, situación que debiera disminuir durante la última parte de presente año debido a la normalización de las cuentas por cobrar y deuda de nuestros clientes. También tuvimos efectos positivos por menor costo financiero por **MM\$ 135** (MM\$ -526 en 2020 y MM\$ -661 en 2019) dada un efecto combinado por una menor tasa de interés en los créditos de largo plazo versus un aumento del stock de deuda de corto plazo.

1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; una disminución en la facturación por **MM\$ 5.876 (-10,9%)**, un alza en los costos directos de la operación (-9,6%), un incremento en los gastos de administración y ventas (-9,8%) y una menor pérdida no operacional (+4,3%), todos comparados con el mismo período del año anterior, la sociedad mostró cifras acumuladas al mes de septiembre de 2020 una utilidad antes de impuestos de **MM\$ 1.315 (-55,9%)** en comparación con el resultado acumulado de 2019, en donde las ganancias antes de impuesto alcanzaron **MM\$ 2.981**. El Ebitda también mostró una baja respecto a igual período del año 2019 de un 21%, principalmente dado un menor resultado operacional y no operacional, ambos explicados anteriormente.

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 obtengan resultados positivos. De igual manera, y dada la emergencia sanitaria que comenzó a vivir el país a fines del mes de marzo debido a la llegada del COVID-19, se ha profundizado la revisión de los costos actuales de la compañía a fin de detectar áreas de posibles ahorros en el corto y largo plazo. También 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 último par de años. Especial atención se ha puesto en la emisión de los estados de pago de manera mensual, dentro de los primeros 10 días del mes, a fin de asegurar la pronta facturación de los servicios y por supuesto, del oportuno pago de manera de no afectar la caja de la compañía.

La crisis sanitaria vivida en el país a causa del Covid-19 ha repercutido en todas las áreas de la compañía, el personal perteneciente a las áreas administrativa y comercial se encuentra realizando teletrabajo desde el inicio de la emergencia. Desde los inicios, la empresa ha proporcionado de todos los elementos de protección personal necesarios para el cuidado de las personas a fin de evitar los posibles contagios: mascarillas, guantes desechables, buzos de papel, alcohol gel, entre otros. De la misma forma, se implementaron sanitizaciones periódicas a las instalaciones de la compañía (oficinas, salas de reuniones, casino, baños, camarines, etc.) y a las locomotoras y equipos (grúas, portal grúa, reachstaker, etc.).

Las medidas anteriormente descritas han repercutido económicamente en los resultados de la compañía debido a los mayores gastos incurridos que no estaban presupuestados, tal como se indicó en los párrafos anteriores.

Tal como señalamos al inicio de este reporte, los atentados sufridos en la zona entre Ercilla y Collipulli han afectado profundamente la operación de la compañía, poniendo en riesgo la vida de nuestros colaboradores y manteniendo el transporte de carga que transita por la zona por más de tres semanas detenido, afectando el desempeño de Fepasa y los compromisos tomados con sus clientes y también incurriendo en mayores gastos de seguridad y protección de nuestros tripulantes. Actualmente nuestra empresa se encuentra apoyando a EFE para que puedan dar cumplimiento en la entrega de condiciones seguras de circulación esta y otras zonas de la red ferroviaria de nuestro país.

La empresa continúa 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 ni al crecimiento con productividad, ni 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\$	30.09.2020	31.12.2019	Variación dic.19-sept.20
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	7.457	758	6.699
Deudores por venta	13.715	16.586	-2.872
Otras Cuentas por Cobrar	4.230	4.661	-431
Propiedades, Planta y Equipo	71.770	70.118	1.653
Activos por impuestos diferidos	11.225	11.188	37
Otros Activos	3.686	4.294	-608
Total Activos	112.083	107.605	4.478
CxP (Proveedores)	9.233	15.036	-5.803
Deuda Financiera CP	7.493	3.054	4.440
Deuda Financiera LP	18.907	13.373	5.534
Total Deuda Financiera	26.400	16.427	9.973
Otros Pasivos	4.691	5.332	-640
Total Pasivos	40.324	36.794	3.530
Patrimonio	71.759	70.811	948

RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE	30-09-2020	31-12-2019
<u>Activo Circulante</u>		
Pasivo Circulante	1,36 Veces	1,09 Veces

2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA	30-09-2020	31-12-2019
<u>Activo Circulante - Existencias</u>		
Pasivo Circulante	1,34 Veces	1,07 Veces

La liquidez mejoro respecto diciembre 2019, principalmente debido a nueva deuda por MM\$ 12.000 (MM 4.000 corto plazo y MM\$ 8.000 largo plazo, para financiamiento del proyecto MAPA) tomada en los meses de abril y septiembre de 2020, respectivamente.

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	30-09-2020	31-12-2019
<u>Ingresos por venta</u>	5,09 Veces	5,19 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	30-09-2020	31-12-2019
<u>365</u>	71,76 días	70,33 días
Rotación Cartera de Crédito		
2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	30-09-2020	31-12-2019
<u>365</u>	60,06 días	54,96 días
Rotación de proveedores		

El indicador de Período Promedio de Cobro se mantiene estable respecto diciembre 2019. Aún se mantiene deuda morosa por parte de nuestro cliente KDM (impacto negativo de 6,5 días en el indicador actual); dados los retrasos en los pagos hacia ellos por parte de las Municipalidades a las cuales atiende. 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	30-09-2020	31-12-2019
<u>Pasivo Exigible</u>	0,56 Veces	0,52 Veces
Patrimonio		
2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	30-09-2020	31-12-2019
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,47 Veces	0,56 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,53 Veces	0,44 Veces
Deuda Total		
2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-09-2020	30-09-2019
<u>EBITDA</u>	10,89 Veces	10,94 Veces
Gastos Financieros		

Los indicadores de endeudamiento muestran un leve deterioro en cuanto a cobertura de deuda y de cobertura de gastos financieros de la empresa respecto de diciembre 2019, principalmente debido a la nueva deuda de corto plazo por MM\$ 4.000 que se ha adquirido el pasado mes de abril dado el déficit de caja producido por la deuda de KDM. La deuda de largo plazo aumentó debido a la toma de nueva deuda por MM\$ 8.000; para el financiamiento del recientemente adjudicado Proyecto MAPA, para nuestro cliente Celulosa Arauco.

2.3.4.- ACTIVOS FIJOS	30-09-2020	31-12-2019
	M\$	M\$
Maquinaria y Equipos	111.813.442	109.227.756
Otros Activos Fijos	32.015.137	29.738.361
Depreciación	(68.911.661)	(65.120.493)
Total Activos Fijos Netos	74.916.918	73.845.624

2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-09-2020	30-09-2019
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Patrimonio	1,89%	3,82%

2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-09-2020	30-09-2019
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Activo	1,21%	2,57%

2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	30-09-2020	30-09-2019
<u>Resultado Operacional</u>		
Activos Operacionales	2,34%	4,65%

Los indicadores de rentabilidad muestran un deterioro respecto del mismo período de 2019, debido a los peores resultados operacionales, a nivel de ebitda y de resultado antes de impuesto, todos ya comentados previamente. La compañía continúa trabajando en el control estricto de los gastos, además de un conjunto de otras medidas de carácter comercial y operacional que puedan dar un mejor panorama para la última parte del año 2020.

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 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.

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 se encuentra concentrada en el análisis y definiciones para la implementación de un proyecto de desarrollo de 5 años plazo.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto negativo de **MM\$ 6.699**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	30.09.2020	30.09.2019	Variación sept.20-19
De la Operación	4.583	6.737	-2.154
De Financiamiento	7.951	-1.908	9.860
De Inversión	-5.836	-4.812	-1.023
Flujo Neto del Ejercicio	6.699	16	6.683

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 4.583** que representan un deterioro de **MM\$ 2.154** respecto del mismo período de 2019. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 5.836**; **MM\$1.023** más que igual período de 2019, generando una caja neta durante el período de **MM\$ 6.699**; afectada positivamente por el flujo de financiamiento de **MM\$ 7.951** en el período (**MM\$ 9.860** más que igual período de 2019).

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	30.09.2020	30.09.2019	Variación sept.20-19
Ingresos	59.982	61.410	-1.428
Pagos a proveedores	-44.755	-46.037	1.282
Pagos a los empleados	-8.808	-8.498	-311
Intereses pagados	0	0	0
Inversiones en activo fijo	-5.836	-4.812	-1.023
Deuda adquirida	12.624	344	12.280
Pago de deuda	-3.619	-1.150	-2.469
Dividendos pagados	-714	-636	-79
Otras variaciones de efectivo	-2.175	-605	-1.570
Caja inicial	758	1.052	-294
Caja al cierre del período	7.457	1.068	6.388

Las principales variaciones del flujo se relacionan con la adquisición de nueva deuda (corto y largo plazo), también se tuvo mayores inversiones en activo fijo y amortizaciones de deuda de corto plazo mayores en comparación con igual período de 2019.

6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 30 de septiembre de 2020, el **2,4%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **8,4%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). Y el **89,2%** restante está en pesos no reajustables y corresponde, principalmente, a deuda adquirida durante los años 2016 y 2017 que fue renegociada en junio de 2019 además de nueva de corto plazo adquirida en abril de 2020 y de largo plazo adquirida en septiembre 2020.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, al igual que los dos créditos en pesos tomados durante 2020, de corto y largo plazo, 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 30 de septiembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019:

	30.09.2020	31.12.2019	Variación
	MMS\$	MMS\$	MMS\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Dólar (US\$)	405.420	887.200	(481.780)
Pesos no reajustables	111.677.563	106.717.950	4.959.613
Total Activos	112.082.983	107.605.150	4.477.833
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	1.198.881	1.261.821	(62.940)
Dólar (US\$)	1.355.149	1.394.664	(39.515)
Euros	1.114	10.061	(8.947)
Pesos no reajustables	16.458.008	17.905.735	(1.447.728)
Total	19.013.152	20.572.281	(1.559.129)
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	194.243	499.261	(305.018)
Pesos no reajustables	19.007.790	13.452.969	5.554.821
Total	21.311.155	16.222.160	5.088.995
Total Pasivos	40.324.307	36.794.441	3.529.866
Patrimonio			
Pesos no reajustables	71.758.676	70.810.709	947.967
Total Patrimonio	71.758.676	70.810.709	947.967

7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Durante el período julio-septiembre del presente año se ha revertido la situación positiva que mostraba nuestra filial hasta el primer semestre del año, pasando desde una utilidad antes de impuesto de MM\$ 61 acumulada a junio de 2020 a una pérdida de MM\$ -39 acumulado en septiembre (MM\$ -100 en el trimestre julio septiembre comparado con MM\$ 33 de utilidad, en igual período de 2019), lo anterior debido a un ajuste a la baja en las tarifas del transporte para Enaex (polinomio de reajuste no considera el Impuesto Específico Variable del petróleo diesel). Así, se han alcanzado pérdidas antes de impuestos acumuladas a septiembre de 2020 por **MM\$ -39** versus los **MM\$ 8** de 2019. Pese a lo anterior, se han registrado un aumento de los viajes reales desde 3.194 viajes en el periodo enero septiembre de 2019 hasta 3.614 viajes en igual período de 2020. Los costos de explotación aumentaron un 9,1% (MM\$ 1.916 en 2020 versus MM\$ 1.756 en 2019) frente a un aumento del 6,8% en los Ingresos en igual período los que, tal como explicamos anteriormente, se vieron afectados por la disminución en las tarifas del transporte para Enaex durante el último trimestre de este año. Las principales variaciones en costos y gastos están centradas en Costos de Personal (-17,1%), transporte del personal (-24,1%) debido a la emergencia sanitaria del Covid-19; mayor costo de combustible (-6,1%) debido a la mayor cantidad de viajes y costos de mantenimiento de camiones (-11%); finalmente, un ahorro en depreciación (+3,3%).

Finalmente, la pérdida después de impuesto durante estos nueve meses de 2020 se situó en MM\$ -34 comparado con una utilidad de MM\$ 12 en igual período de 2019.

Este año se continúa con los viajes a Minera Collahuasi y Codelco Gaby de manera periódica, además de Planta Enaex Punta Teatinos, Mantos Verdes de forma esporádica y se han incorporado los viajes periódicos a Minera Escondida a través de nuestro cliente Magotteaux.