

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 2018 y 2017, 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	30.09.2018 MM\$	30.09.2017 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	42.104	34.096	23,49%
Costo de ventas	(36.453)	(30.446)	-19,73%
Ganancia bruta	5.651	3.650	54,84%
Gasto de administración	(3.045)	(3.154)	3,45%
Otros ingresos, por función	183	96	91,45%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	(126)	(176)	n.a.
Ingresos financieros	85	26	222,13%
Costos financieros	(645)	(789)	18,23%
Diferencias de cambio	(41)	(18)	-123,88%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	2.063	(365)	n.a.
Gasto por impuestos a las ganancias	(378)	348	n.a.
Ganancia (pérdida)	1.685	(17)	n.a.
Depreciación	(3.613)	(3.213)	-12,48%
EBITDA	6.403	3.708	72,66%
Margen EBITDA	15,21%	10,88%	
Miles de Tons-Km (*)	822.890	716.715	14,81%
Miles de Tons (*)	5.638	4.829	16,75%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró respecto del mismo periodo del año 2017 un aumento en las toneladas transportadas de un **16,75%** y un aumento en las toneladas-kilometro transportadas de **14,81%**. Este aumento en la carga transportada se tradujo en 808 mil toneladas adicionales y se explica principalmente por el movimiento de concentrado de cobre de Anglo American Sur (603 mil toneladas), aunque el desrielo en el sector Colmo-Manzanares (Km 13 SD7) nos tuvo 11 días detenidos desde el 4 hasta el 15 de septiembre pasado afectando en aproximadamente MM \$ 352 los ingresos del mes y generando extra-costos

por MM\$ 156. Los trenes afectados fueron principalmente los que transportan concentrado de cobre desde la Estación de Transferencia Las Blancas hasta el Puerto de Ventanas. En el sector forestal, el movimiento de celulosa y trozos también tuvo un incremento, aportando 95 mil y 74 mil toneladas adicionales respectivamente. Los otros rubros; graneles, contenedores, carga industrial y residuos, tuvieron un comportamiento también favorable como lo veremos más adelante. El aumento del volumen total transportado permitió que los ingresos ferroviarios subieran en **MM\$ 3.761 (16,2%)**. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros subieron en **MM\$ 4.247 (39,0%)**. Ambos sumados dan un incremento total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 8.008** equivalente a un **23,5%**.

Veamos que pasó rubro por rubro.

En el caso del Sector **Forestal**, especialmente celulosa, la empresa mantuvo sus operaciones sin la existencia del Puente Toltén, y lo ha sabido sortear con éxito mediante la operación desde Temuco y con mayor volumen desde otras plantas distintas a Mariquina. Esto permitió incrementar la facturación en un **27,1%**. También se ha buscado crecer en el transporte de trozos de madera, los que lo hicieron en un **24,4%** en toneladas y en un **48,1%** en valor. Así, comparando el tercer trimestre de este año con el del año anterior, el sector forestal aportó **MM\$ 1.029** más a los ingresos de la compañía.

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** mostró un aumento de **12,1%** en el tercer trimestre respecto igual período del año 2017, gracias a la operación del contrato con AAS para el transporte de concentrado de cobre desde la Planta Las Tórtolas hasta Puerto Ventanas, contrato iniciado en diciembre de 2017. Lo mismo ocurrió, pero en menor medida, con el transporte de concentrado de cobre de la División Andina de Codelco. En resumen, las ventas ferroviarias mineras medidas en millones de pesos, avanzaron desde los **MM\$ 9.065** a **MM\$ 10.487**, acumulado a septiembre, y las ventas rodovitarias mineras subieron desde **MM\$ 1.975** a **MM\$ 3.466**. En consecuencia, la carga total (camión + tren) mostró un crecimiento de **MM\$ 2.913** en lo que va corrido del año.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, contenedores e industrial** se continuó la revisión uno a uno sobre la conveniencia de estos transportes. Esta revisión llevó a aumentar las tarifas y/o ajustar los itinerarios, lo que en conjunto con mejor nivel de actividad en los segmentos Contenedores y Residuos permitió aumentar los ingresos en **MM\$ 233** en el tercer trimestre de 2018 respecto igual período de 2017.

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran al tercer trimestre **MM\$ 42.104** con un aumento de **MM\$ 8.008** respecto del mismo período de 2017, según se observa en el siguiente cuadro.

INGRESOS	30.09.2018	30.09.2017	Variación
	MM\$	MM\$	MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	26.971	23.210	3.761
Forestal	11.192	9.490	1.703
Minería	10.487	9.065	1.421
Otros sectores	5.293	4.655	637
Servicios y Otros	15.133	10.886	4.247
Ingresos de actividades ordinarias	42.104	34.096	8.008

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 primeros son principalmente combustible y energía, peaje variable y depreciación (que en nuestro caso varía en función de las horas de funcionamiento en caso de las locomotoras y en distancia recorrida en caso de los carros). En atención a que el nivel de actividad del tercer trimestre de este año fue mayor al de ese mismo periodo de 2017, era esperable que estos costos mostraran un incremento. De hecho, esas tres partidas muestran un crecimiento que en términos porcentuales es consistente con el crecimiento de las toneladas-kilómetros transportadas. Mención especial exige el combustible que además se vio incrementado por el aumento del precio. En la mirada de los gastos de carácter fijo (remuneraciones, mantenimiento, y otros costos) se ve que se han mantenido o han tenido pequeñas reducciones. En conjunto, los Costos de Ventas se incrementaron **MM\$6.007** (19,7%) que es menor que el del aumento de las ventas, **MM\$ 8.008** (23,5%). Esto permitió que el margen bruto pasara del **10,7%** al **13,4%**. Esta mayor eficiencia en la operación sumado al buen desempeño de los gastos de Administración, que veremos a continuación, permitió que el cierre al tercer trimestre la compañía mostrara utilidades antes de impuesto por **MM\$ 2.063**.

1.2.2 Gastos de Administración.

El esfuerzo en el control de los costos también alcanzó a los Gastos de Administración y Ventas que colaboraron a la mejoría del resultado con una reducción de un **3,45%** respecto del año anterior. En este caso, los gastos de personal, las asesorías y honorarios, los gastos en seguros, los gastos generales, los consumos básicos y los arriendos son los que más aportaron a los **MM\$ 109** de ahorro.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, el Resultado No Operacional mostró una mejoría por una disminución en los Gastos Financieros en **MM\$ 144** producto de la menor tasa de interés que gravó a los créditos en el trimestre julio-septiembre 2018 respecto del mismo periodo 2017 y por un mayor Ingreso Financiero proveniente de los intereses cobrados a clientes y los excedentes de caja.

1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 8.008 (23,5%)**, una moderada alza en los costos directos de la operación, una disminución en los gastos de administración y ventas de **MM\$ 109** y un menor costo financiero por **MM\$144**, la sociedad logró cerrar el tercer trimestre con una utilidad antes de impuestos de **MM\$ 2.063** y un EBITDA de **MM\$ 6.403** en comparación con los del tercer trimestre de 2017, cuando el resultado antes de impuesto había sido una pérdida de **MM\$ 365** y el Ebitda **MM\$ 3.708**.

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 reducir en el número de gerencias y de colaboradores y así bajar los costos fijos, todo apuntando a lograr hacer más eficiente la operación y mantener y mejorar los resultados revertir las pérdidas que se venían produciendo desde mediados del año 2016.

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.

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\$	30.09.2018	31.12.2017	Variación dic.17-sept.18
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	3.251	548	2.704
Deudores por venta	11.769	12.329	-560
Otras Cuentas por Cobrar	3.887	4.534	-647
Propiedades, Planta y Equipo	65.326	67.442	-2.116
Activos por impuestos diferidos	10.539	10.912	-372
Otros Activos	317	314	3
Total Activos	95.090	96.079	-989
CxP (Proveedores)	6.735	7.407	-672
Deuda Financiera CP	2.052	2.097	-45
Deuda Financiera LP	16.523	18.375	-1.852
Total Deuda Financiera	18.574	20.472	-1.898
Otros Pasivos	1.737	1.282	455
Total Pasivos	27.046	29.161	-2.115
Patrimonio	68.043	66.918	1.126

RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE	30-09-2018	31-12-2017
<u>Activo Circulante</u>	1,84 Veces	1,65 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		

2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA	30-09-2018	31-12-2017
<u>Activo Circulante - Existencias</u>	1,81 Veces	1,63 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		

La liquidez corriente mejoró levemente con respecto a diciembre de 2017 y se encuentra en una posición muy cómoda. No se esperan grandes cambios para lo que resta del año.

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	30-09-2018	31-12-2017
<u>Ingresos por venta</u>		
Promedio Cuentas por cobrar	5,40 Veces	5,62 Veces
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	30-09-2018	31-12-2017
<u>365</u>		
Rotación Cartera de Crédito	67,56 días	64,92 días
2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	30-09-2018	31-12-2017
<u>365</u>		
Rotación de proveedores	49,15 días	58,01 días

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 6 días); cliente con el cual se han sostenido reuniones para acelerar los procesos de pago y disminuir la deuda sin el éxito que deseamos. 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	30-09-2018	31-12-2017
<u>Pasivo Exigible</u>		
Patrimonio	0,40 Veces	0,44 Veces
2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	30-09-2018	31-12-2017
<u>Deuda Corto Plazo</u>		
Deuda Total	0,39 Veces	0,37 Veces
<u>Deuda Largo Plazo</u>		
Deuda Total	0,61 Veces	0,63 Veces
2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-09-2018	30-09-2017
<u>EBITDA</u>		
Gastos Financieros	9,92 Veces	4,70 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, ha mejorado respecto a diciembre de 2017. En junio de 2018 se realizó una amortización anticipada de capital de MM\$ 727.

2.3.4.- ACTIVOS FIJOS	30-09-2018	31-12-2017
	M\$	M\$
Maquinaria y Equipos	106.199.892	102.308.939
Otros Activos Fijos	15.884.632	20.811.881
Depreciación	(56.758.999)	(55.679.244)
Total Activos Fijos Netos	65.325.525	67.441.576

2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-09-2018	30-09-2017
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	2,48%	-0,02%
2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-09-2018	30-09-2017
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	1,77%	-0,02%
2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	30-09-2018	30-09-2017
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	3,99%	0,69%

Los indicadores de rentabilidad muestran una mejora considerable del negocio respecto al ejercicio anterior, debido a los resultados del período ya comentados. Esta tendencia de clara mejoría se ha manifestado en este último trimestre dada la entrada en vigencia el nuevo contrato con Arauco.

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.

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 está elaborando un plan de crecimiento.

5. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto positivo de **MM\$ 2.704**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	30.09.2018	30.09.2017	Variación sept.18-17
De la Operación	6.921	629	6.292
De Financiamiento	-2.572	3.114	-5.686
De Inversión	-1.645	-4.408	2.763
Flujo Neto del Ejercicio	2.704	-665	3.369

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 6.921** que representan una mejoría de **MM\$ 6.292** respecto a septiembre de 2017. Este flujo permitió financiar la inversión del periodo que ascendió a **MM\$ 1.645** y dejó una caja al cierre del período de **MM\$ 3.251.-**

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	30.09.2018	30.09.2017	Variación sept.18-17
Ingresos	51.307	39.205	12.101
Pagos a proveedores	-35.853	-29.299	-6.554
Pagos a los empleados	-7.149	-6.336	-813
Intereses pagados	-396	-479	83
Inversiones en activo fijo	-1.645	-4.935	3.290
Deuda adquirida	0	3.600	-3.600
Pago de deuda	-2.399	-486	-1.913
Dividendos pagados	-173	0	-173
Otras variaciones de efectivo	-987	-1.935	947
Caja inicial	548	965	-417
Caja al cierre del período	3.251	300	2.952

Las principales variaciones del flujo de la operación se fundan en el mayor nivel de actividad que enfrentó la compañía y al férreo ajuste de costos y gastos ampliamente comentados en los puntos anteriores. Esto ayudó al nivel de ingresos por mayor facturación e hizo bajar los costos y gastos de la operación.

En cuanto a las inversiones en activo fijo, se terminó en 2017 de implementar y de financiar los proyectos que estaban en marcha y lo que se invirtió en mantenimiento de locomotoras y carros se hizo con recursos propios.

6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 30 de septiembre de 2018, el **7,9%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF). El **92,1%** 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 30 de septiembre de 2018:

	30.09.2018	31.12.2017	Variación
	MM\$	MM\$	MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	342.819	647.831	(305.012)
Dólar (US\$)	405.803	57.784	348.019
Pesos no reajustables	94.340.963	95.373.259	(1.032.296)
Total Activos	95.089.584	96.078.874	(989.290)
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	1.248.890	705.937	542.953
Dólar (US\$)	663.418	73.122	590.296
Euros	11.053	-	11.053
Pesos no reajustables	8.530.850	9.929.100	(1.398.250)
Total	10.454.211	10.708.159	(253.948)
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	864.632	1.603.477	(738.845)
Pesos no reajustables	15.727.449	16.849.455	(1.122.006)
Total	16.592.081	18.452.932	(1.860.851)
Total Pasivos	27.046.292	29.161.091	(2.114.799)
Patrimonio			
Pesos no reajustables	68.043.292	66.917.783	1.125.509
Total Patrimonio	68.043.292	66.917.783	1.125.509
	-	-	
EBITDA	6.219.447	3.708.209	5.631.139

7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

El tercer trimestre de 2018 muestra un mejor desempeño comparado con igual periodo de 2017: Ingresos por **MM\$653** (**MM\$562** en 2017), un Resultado Operacional de **MM\$25** versus **MM\$7** negativos en 2017. Finalmente, la Utilidad antes de Impuestos alcanza los **MM\$8** en el trimestre (**MM\$36** pérdida acumulada a septiembre 2018) comparado con los **MM\$21** de pérdida en el mismo trimestre de 2017 (**MM\$117** pérdida acumulada a septiembre 2017).

En el trimestre comenzaron los viajes a Minera Collahuasi, además de Codelco Gaby y Planta Enaex Punta Teatinos, como back up.