

Cecilia Araya, EFE

“El servicio de pasajeros será deficiente pero estará compensado por otros ingresos”

Resultados financieros de EFE

Ingresos actividades ordinarias

MILLONES DE PESOS



Ganancia/Perdida

MILLONES DE PESOS



En medio de las complejidades económicas que la industria ferroviaria vive, la CFO de EFE explica cómo buscan revertir su histórico Ebitda negativo en 2029.

POR FRANCISCO NOGUERA

Cecilia Araya asumió el cargo de gerente de finanzas y gestión corporativa hace poco más de un año, aunque son más de 15 los que lleva en la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

La afición por las finanzas le viene desde la adolescencia. Lo que comenzó como un interés por comprender la desvalorización del dinero, la llevó luego a estudiar Administración de Empresas y obtener un Magister en Finanzas en la Universidad de Chile. Hoy la gestión de financiamiento es su especialidad. “Mi mejor escuela

fue Telefónica —su empresa anterior— donde desarrollamos grandes proyectos de inversión mediante la apertura de nuevos mercados e incentivando la participación de inversionistas locales e internacionales”.

En esa etapa, impulsó el desarrollo de las telecomunicaciones siendo parte del equipo que colocó por primera vez ADR en el país, además fueron pioneros en emitir bonos en Estados Unidos y Europa.

Ese conocimiento se ha convertido en un gran valor ante los US\$ 4.900 millones que EFE se endeudará hasta el 2028. Durante estos días, Araya está en plena negociación por la emisión

de un bono local a largo plazo y se ve enfrentada al gran desafío de las altas tasas que registra actualmente el mercado.

Pero el costo de endeudamiento es solo uno de los retos que enfrenta. La compañía arrastra un déficit operativo que significó en el año 2023 pérdidas por \$ 102.476 millones y un histórico Ebitda negativo que en 2023 cerró en \$ 30.037 millones.

Según Araya los malos resultados se dan en un contexto donde la industria de ferrocarriles a nivel mundial no ha logrado números azules. Sin embargo, al analizar en detalle, el gran lastre de los resultados ope-

rationales es el área de transporte de pasajeros, pérdidas que EFE no publica en sus estados financieros.

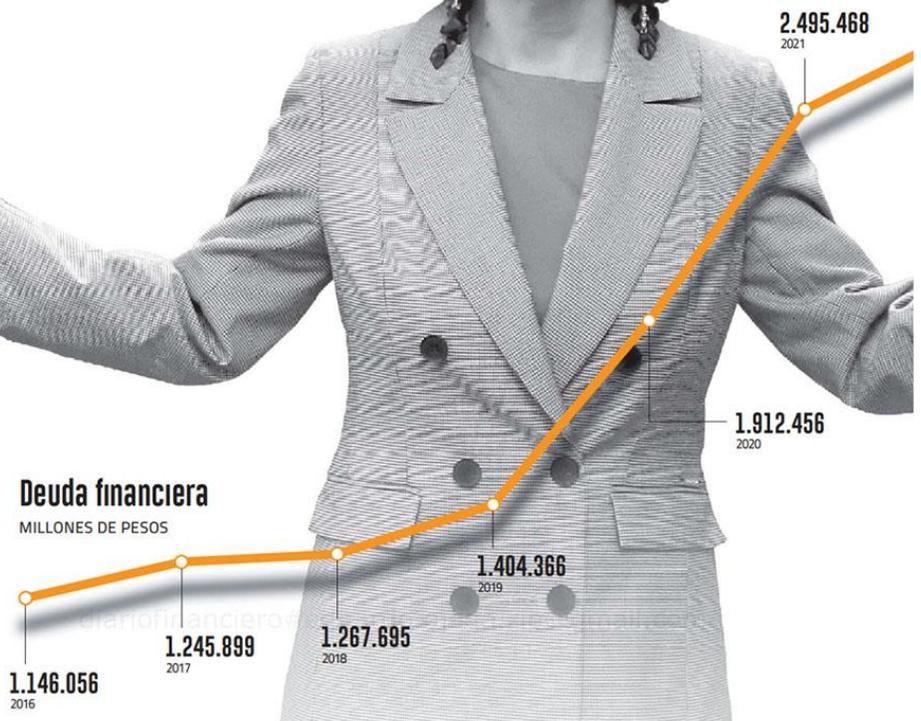
Frente a esta realidad, la CFO está ideando una estrategia que permita diversificar sus ingresos para así conseguir revertir el Ebitda negativo. Comenta que las oportunidades vendrían del transporte de carga y del desarrollo del negocio inmobiliario, sectores que representan el 15,9% y 14,6% de sus ingresos, respectivamente. Pero las cifras decepcionan, el 2023 se registró una disminución en la cantidad de carga transportada sobre el 20%, mientras que los ingresos del sector inmobiliario se

incrementaron solo un 4%.

Déficit operacional

- Fitch Ratings proyecta que los ingresos operativos se incrementarán aún más que los gastos. ¿Coinciden con esas estimaciones?

- Nosotros proyectamos a partir del 2029 un Ebitda cero. ¿Por qué al 2029? Porque es muy importante la entrada en servicio de los nuevos proyectos como Melipilla y Batuco y eso nos permitirá triplicar la cantidad de pasajeros. Sin embargo, nuestros objetivos también son duplicar la carga transportada y avanzar con los negocios inmobiliarios, para así



Deuda financiera

MILLONES DE PESOS

diariofinanciero#eduardo.ojeda.zip@gmail.com

diariofinanciero#eduan

2.800.572

2023



Liquidez

MILLONES DE PESOS



Efectivo disponible más Otros Activos Financieros

Costo de endeudamiento

%



Gastos Financieros pre Compensación/Deuda Financiera

FUENTE: EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

poder registrar mejores ingresos a nivel global. Eso con respecto al costo operacional, ya que evidentemente es difícil que logremos financiar las inversiones de EFE.

- ¿Cuáles son las razones de que exista un déficit operacional?

- Los costos fijos en esta industria son muy relevantes, siendo los costos de energía y de mantenimiento de infraestructura una parte importante de nuestra estructura de gastos. A eso se le suma que en los últimos años no hemos podido subir tarifas.

- ¿Se anunciarán cambios en los precios de los pasajes?

- Las tarifas no se han ajustado debido al complejo contexto que el país ha vivido, tal como la pandemia. Pero las decisiones de subir los precios no las manejamos desde acá, las analizan directamente las filiales.

- ¿Podría en algún periodo dejar de tener pérdidas el servicio de pasajeros?

- Se debe considerar en la balanza el beneficio social, ambiental y de plusvalía inmobiliaria que entrega el servicio de pasajeros. Sin embargo,

desde el punto de vista operacional probablemente no deje de ser deficiente, pero va a estar compensado con otros ingresos que no son pasajeros, como la rentabilización de los activos inmobiliarios y el desarrollo de la carga. Esas áreas serán fundamentales para lograr un Ebitda cero.

- ¿Hay alguna de las seis filiales que lidere este proceso de diversificación de los ingresos?

- El negocio de las filiales se centra en la operación de pasajeros principalmente. A pesar de que si tienen incentivos para gestionar la carga, el negocio de carga e inmobiliario está básicamente en la matriz.

- Al 2029 proyectan un Capex de casi US\$ 6.000 millones ¿Cómo se focalizará esa inversión?

- Tienen un foco importante en pasajeros, principalmente en el proyecto Melipilla y Batuco, además de la extensión en Limache y La Calera. En específico US\$ 3.600 millones sería en Capex de pasajeros.

- En 2023 se registró una caída del 20% en la carga transportada. Más

Indicadores que sigue y desafíos que tiene

Indicadores más relevantes a la hora de medir la temperatura de EFE

EFE tiene una situación bien especial con sus estados financieros. Es una empresa deficitaria, como todos los ferrocarriles en el mundo. Sin embargo, tenemos un apoyo del Estado para abordar los gastos operacionales como las inversiones, que es muy relevante a la hora de cumplir los compromisos financieros. Pero hoy en general lo que se mira es el Ebitda, el apalancamiento y la capacidad de cobertura de gastos financieros, además estoy muy preocupada del flujo de caja para que la empresa pueda cumplir sus compromisos adecuadamente.

Indicadores macroeconómicos que está monitoreando

Nos afecta la inflación porque la mayor parte de los contratos operacionales y la deuda está en UF. Además, es crucial el tipo de cambio, ya que tenemos inversiones financieras en dólares y una exposición a la deuda en

esa moneda. Bueno, las tasas de interés nacionales e internacionales para toda la emisión de deuda, dado que estamos en un proceso de crecimiento en que necesitamos incrementar la deuda que tiene esa idea.

Desafíos laborales que ha enfrentado

En Telefónica me tocó vivir varias crisis económicas. Una de las que más recuerdo es la crisis asiática, sin embargo, diría que la pandemia fue un cambio de paradigma. En ese tiempo a nosotros nos tocó la primera emisión de bonos en el mercado internacional y todas las reuniones con inversionistas y los ratings financieros eran telemáticas. En un contexto de la empresa que tenía que seguir operando con una menor actividad. Además, los inversionistas siempre cuando te prestan dinero quieren ver la cara, quieren ver a qué le están prestando. El hecho de mostrar a la empresa en un escenario así fue muy, muy desafiante.



ESCANEA EL CÓDIGO QR PARA VER EL VIDEO

que impulsarla se estaría dejando relegada.

- Había un área de carga que dependía de la gerencia y a mediados del año pasado el directorio decidió crear la gerencia de logística, o sea, hoy día nosotros tenemos un gerente de logística que está precisamente dedicado a generar oportunidades de desarrollo de negocio para poder potenciar la carga.

Más demanda, más proyectos

- El año pasado cerraron con niveles récord de pasajeros. ¿Cómo leen esta cifra?

- Lo vemos como un éxito. En el fondo, todos los proyectos de pasajeros, todos los servicios que hemos desarrollado hasta ahora están sobre demandados. Eso significa que tenemos que estar constantemente incrementando la capacidad de transporte, ya sea mejorando estaciones, mejorando andenes, comprando más trenes y eso al final te lleva a seguir incrementando las inversiones.

- Considerando que emitirán deuda por US\$ 4.900 millones al 2028 ¿Cómo ven el mercado crediticio?

- Hoy día son irrepetibles las tasas a las cuales nos hemos endeudado. Desde el 2018 que nos venimos endeudando a una tasa inferior al 4%, incluso nuestro primer bono en el mercado local en 2020 fue a dólar más 3,08% y la segunda colocación de bonos fue a dólar más 3,8%. Pero hoy el Tesoro de EEUU está sobre 4%, si a eso le sumas 180 o 200



diría que además es un instrumento libre de riesgo. Entonces siempre tenemos muy buena demanda en las colocaciones que hemos realizado, especialmente en el mercado internacional.

- En terrenos registran activos por \$ 112.000 millones. ¿Más allá del respaldo fiscal tiene otra finalidad mantener esos activos?

- La política de EFE ha sido mantener esos activos para complementar los servicios de pasajeros para entregar mayores servicios. Además de tener una política de cuidado patrimonial, pero buscamos rentabilizarlo, ya que en los mercados internacionales los trenes van acompañados de strip center, de estaciones donde tienen muchos servicios y eso es un poco la idea que EFE espera desarrollar.

- ¿Cuál es la cifra que le quita el sueño?

Es que hay varias cosas que no me dejan dormir. Pero te diría que es la capacidad de obtener recursos, específicamente su costo y plazo. Una empresa como la nuestra, que sus proyectos tienen retornos de largo plazo, no es eficiente endeudarse en el corto plazo. El problema es que los fondos de largo plazo se ven cada vez más escasos. Por otra parte, para nosotros es muy importante la capacidad de ejecución de inversiones, ya que prometemos hacer proyectos y cumplimos con los proyectos que hacemos. Para eso nuestra capacidad de ejecución de inversiones ha crecido y va a tener que seguir creciendo. 📌