

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 2024 y 2023, 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, son preparados bajo normas IFRS y de acuerdo con la normativa establecida por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).

RESULTADOS	30.09.2024 MM\$	30.09.2023 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	62.172	56.366	10,3%
Costo de ventas	(54.785)	(49.808)	10,0%
Ganancia bruta	7.386	6.558	12,6%
Gasto de administración	(6.061)	(5.713)	6,1%
Otros ingresos, por función	3.332	2.312	44,1%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	277	296	-6,2%
Ingresos financieros	20	20	-2,8%
Costos financieros	(1.858)	(1.480)	25,6%
Deterioro de valor (NIIF9)	0	(6)	n.a.
Diferencias de cambio	272	103	163,5%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	3.368	2.090	61,1%
Gasto por impuestos a las ganancias	70	(114)	-162,0%
Ganancia (pérdida)	3.438	1.977	73,9%
Depreciación	(5.334)	(4.688)	13,8%
EBITDA	9.991	7.845	27,4%
Margen EBITDA	16,07%	13,92%	
Miles de Tons-Km (*)	849.282	694.337	22,3%
Miles de Tons (*)	4.069	3.549	14,7%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía ha mostrado, en lo que va corrido del año 2024, respecto de 2023, un aumento en las toneladas transportadas equivalentes a **14,7%** y de un **22,3%** medido en las toneladas-kilómetro transportadas. En la siguiente tabla podemos ver las variaciones para cada segmento:

valores en miles	Toneladas			Toneladas-kilómetro		
	2023	2024	Δ %	2023	2024	Δ %
Celulosa	1.521.471	2.042.529	34,3%	201.460.410	367.835.475	82,6%
Forestal	681.646	587.211	-13,9%	237.506.702	223.922.014	-5,7%
Minería	1.090.783	1.088.769	-0,2%	201.595.762	207.626.646	3,0%
Contenedores	238.722	325.897	36,5%	51.079.548	47.255.320	-7,5%
Graneles	15.645	23.369	49,4%	2.613.933	2.563.189	-1,9%
Industrial	273	1.252	358,6%	80.986	79.092	-2,3%
Total	3.548.539	4.069.027	14,7%	694.337.341	849.281.737	22,3%

Los negocios Forestal y Celulosa, combinados, crecieron en las toneladas transportadas un 19,4% y un 34,8% medido en toneladas-kilómetro, esto producto de un efecto combinado de un mayor transporte de celulosa equivalente a 521 mil cincuenta y ocho toneladas (+34,3% medido en toneladas, +82,6% medido en toneladas-kilómetro) producto del aumento en despachos desde Horcones dado el aumento de producción de MAPA y a los mayores transportes desde Mariquina y Nueva Aldea durante estos 9 meses de 2024 comparados con igual período de 2023 debido principalmente a los eventos vividos el año pasado y que afectaron fuertemente el transporte: Cierre del Puente Biobío hasta abril 2023, atentado en el Puente Itata, cierre de diversos puentes entre junio 2023 y abril 2024 debido a los eventos climáticos de 2023. Si bien este 2024 ha sido favorable no ha estado exento de problemas: puentes fuera de operación hasta abril 2024 por los eventos climáticos de 2023, paro en Puerto Coronel que afectó, además de los despachos de carga al propio Puerto, el libre tránsito por la Sub División 21 hacia los puertos de la VIII Región. Por otro lado, se tuvo un menor transporte de trozos forestales por 94 mil cuatrocientas treinta y cuatro toneladas (-13,9%) durante lo que va de 2024, lo anterior debido a un menor transporte para Forestal Mininco (-120.086 toneladas) dada la falta de despachos desde origen Cajón por problemas entre la forestal y sus proveedores de la zona, lo que en parte fue compensado con mayores despachos desde Rapaco, y por otro lado, mayor transporte de trozos equivalente a 26 mil seiscientos cincuenta y una toneladas para Forestal Arauco, la que también se vio afectada por el Paro en Puerto Coronel, especialmente con los despachos de trozos forestales desde la zona de Temuco hacia MAPA. En el caso de la Minería se tuvo una disminución de 2 mil trece toneladas (-0,2%) explicadas, principalmente, por un efecto combinado entre menor transporte de concentrado de cobre y cobre metálico para Angloamerican (-171.906 toneladas) producto de problemas de producción debido a la alta humedad y a un menor transporte de cobre metálico y concentrado de cobre para Codelco Teniente por 23 mil veintiocho toneladas; por otro lado se observa un mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (+192.920 toneladas) debido a mejoras en su producción y a que, comparativamente, el primer semestre del año 2023 el transporte se vio afectado por eventos climáticos en la alta cordillera, específicamente durante los meses de enero, febrero y junio, además de la afectación en el transporte producida por el incendio en las instalaciones de Puerto Ventanas en el mismo período, situaciones no vividas durante 2024. Los negocios de Contenedores, Industrial y Graneles muestran un alza del 37,7%, alcanzando las 350 mil quinientas dieciocho toneladas a septiembre de 2024 comparadas con las 254 mil seiscientos cuarenta toneladas en igual período de 2023; los aumentos se explican principalmente por un efecto combinado de mayores transportes para Molinera San Cristobal por 14 mil cincuenta y cinco toneladas y de -6 mil trescientas treinta y una toneladas para CCU en el rubro graneles, además del transporte de novecientos setenta y nueve toneladas de rieles y durmientes de hormigón. También se aprecian mayores transportes de contenedores de importación en la ruta Barrancas-Santiago y por otro lado menores transportes de fruta congelada en la ruta Quinta-Valparaíso, así como menores frecuencias de trenes de contenedores vacíos entre Santiago y la VIII Región debido al cierre de los puentes Guaiquillo y Longaví producto de los eventos climáticos de junio y agosto de 2023 que continuaron repercutiendo a inicios de 2024, adicionalmente, Puerto Lirquen ha limitado la recepción de trenes de contenedores debido a la saturación que sufrieron luego del para portuario de Coronel que produjo un desvío de naves desde este último a los otros terminales de la VIII región. Con todo lo anterior, Contenedores, Industrial y Graneles mostraron una mejora de 87 mil ciento setenta y cinco toneladas transportadas en 2024 comparado con 2023.

En resumen, los ingresos en el transporte ferroviario crecieron desde los MM\$ 40.497 en 2023 hasta los MM\$ 45.425 en el año 2024 (12,2%) al mes de septiembre.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el Sector Forestal, continuamos lidiando con los problemas de seguridad registrados en la zona roja, específicamente entre las zonas de Ercilla y Collipulli, en donde se ha destinado recursos adicionales en materia de seguridad para la protección de nuestras tripulaciones y con el fin de mantener la continuidad operacional del modo ferroviario de carga. Para el transporte de Celulosa, durante estos nueve meses de 2024 se produjo un mayor movimiento de carga equivalente a 521 mil cincuenta y ocho toneladas (+34,3%), y a su vez con un alza en toneladas-kilómetro de 82,6%; lo anterior, debido a los aumentos de toneladas que principalmente provinieron desde Planta Horcones, dado el aumento de producción de MAPA, hacia los puertos de la VIII región y envíos desde Mariquina y Nueva Aldea que se mostraron al alza, a diferencia de lo ocurrido durante

2023 en donde nos vimos afectados, prácticamente, todo el año en el transporte desde Planta Horcones, Planta Nueva Aldea y Mariquina debido a los colapsos de algunos puentes por los eventos climáticos, por el atentado al Puente Itata y por el cierre del Puente Biobío hasta abril de 2023, aunque este 2024 pudo ser mejor ya que también se sufrieron suspensiones en el transporte, principalmente, debido al paro en Puerto Coronel afectando los transportes hacia el puerto, además de las salidas de celulosa y entrada de insumos hacia MAPA. Finalmente, los movimientos de trozos experimentaron durante estos meses de 2024 una disminución de 94 mil cuatrocientas treinta y cuatro toneladas (-13,9%) producto de un efecto combinado de mayor transporte para Forestal Arauco por 26 mil seiscientos cincuenta y una toneladas (+10,2%) y menor transporte para nuestro cliente Forestal Mininco por 121 mil ochenta y seis toneladas (-29,4%) principalmente debido a la baja en despachos desde el origen Cajón por problemas de abastecimiento de la forestal con sus proveedores de la zona, compensándolo, en parte, con envíos desde Rapaco. También afectaron, en menor medida, emergencias en la zona como suspensión del tráfico por incendios forestales menores o problemas con la infraestructura ferroviaria en el sector de Zona Roja y Sub división 21. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo, incluida celulosa y trozos, aumentó un 19,4% las toneladas totales transportadas y un 34,8% las toneladas-kilómetro, esto último afectó positivamente los ingresos del sector dado el transporte de distancias más largas. Todo lo anterior, incluyendo el ajuste de las tarifas de acuerdo con los polinomios de reajuste contractual, significó una mejora en los ingresos en 2024 alcanzando los **MM\$ 29.403**, una mejora de **MM\$ 4.265 (+16,4%)** respecto de los que tuvimos en los nueve primeros meses de 2023 cuando se alcanzaron los **MM\$ 25.257**.

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró una disminución de **0,2%**, medido en toneladas (+3,0% medido en toneladas-kilómetro) equivalente a 2 mil trece toneladas explicadas por un efecto combinado de baja en el transporte de concentrado de cobre y cobre metálico para Angloamerican (-171.906 toneladas) producto de problemas de producción debido a la alta humedad y a un menor transporte de cobre metálico y concentrado de cobre para Codelco Teniente por 23 mil veintiocho toneladas; por otro lado se observa un mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (+192.920 toneladas) debido a menores quiebres en la producción durante 2024 y a la no afectación de eventos climáticos en 2024 comparado con el año pasado. Lo anterior hizo que los ingresos pasaran de **MM\$ 11.879** en 2023, a **MM\$ 12.823 (+7,94%)** en lo que va de 2024.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, industrial y contenedores** se tuvo un positivo desempeño medido en movimiento de toneladas: mientras el movimiento de contenedores mostró un aumento del 36,5% (-7,5% medido en toneladas-kilómetros), explicado por más despachos en el tramo San Antonio-Santiago, por otro lado se tuvo menores despachos para el tramo Quinta-Valparaíso debido a menor disponibilidad de carga del cliente dada la fuerte competitividad del camión y al, casi, nulo transporte de contenedores vacíos entre Santiago-VIII Región, esto último aún afectado por la disposición de Puertos en la VIII región a no recibir trenes con esta carga dada la situación en la zona; adicionalmente, el segmento de graneles mostró un aumento en las toneladas transportadas llegando a las 23 mil trescientas sesenta y nueve (+49,4%) comparadas con las 15 mil seiscientos cuarenta y cinco del año 2023, esto debido a un efecto combinado de mayores transportes para Molinos San Cristóbal en desmedro de menores transportes para CCU. Estos segmentos combinados mostraron un desempeño negativo medido en toneladas-kilómetro (-7,2%), lo que repercutió en una disminución en los ingresos llegando a **MM\$ 3.426 (-6,8%)** respecto del año 2023, donde se alcanzaron los **MM\$ 3.676**.

Por su parte, los Servicios aumentaron **MM\$ 636 (+4,2%)** explicados principalmente por un aumento en los servicios de terceros y logísticos desde **MM\$ 11.084** 2023 a **MM\$ 11.704** en 2024, y un aumento de los ingresos por servicios logísticos que incluyen a clientes como CAP, desde los **MM\$ 4.081** en 2023 a **MM\$ 4.097** en 2024 (MM\$ 16; 0,39%).

Importante hemos de señalar que, tras la colisión ocurrida en la madrugada del jueves 20 de junio pasado por un tren de prueba de EFE a un tren de carga de FEPASA, por hechos ajenos a la responsabilidad de FEPASA, todos los negocios de la compañía fueron afectados debido a la paralización de actividades convocado por la Federación de trabajadores de Ferrocarriles, paralización a la cual los sindicatos de Fepasa decidieron adherirse.

En suma, todos los efectos anteriormente mencionados hicieron que las ventas acumuladas durante los nueve meses que van corrido del año 2024 alcanzaran los **MM\$ 62.172** comparado con los **MM\$ 56.366** (-10,3%) del año 2023, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	30.09.2024 MM\$	30.09.2023 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	45.425	40.497	4.928
Forestal	29.223	24.958	4.265
Minería	12.823	11.879	944
Otros sectores	3.379	3.660	(281)
Servicios y Otros	16.746	15.869	877
Ingresos de actividades ordinarias	62.172	56.366	5.805

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. Durante 2024 se aprecia un mayor costo de venta por **MM\$ 4.977** respecto del año 2023, lo anterior por un efecto combinado entre el aumento de algunos ítems como: mayor costos de combustible por **MM\$ 1.189** (-24,7%) debido a un aumento de precios (+6,9%) y mayor consumo de litros debido al mayor transporte de carga (6,5%); mayores costos de peaje variable y fijo por **MM\$ 1.174** (+26,4%) directamente relacionado con el mayor transporte de toneladas y especialmente el mayor movimiento de toneladas kilómetro; mayores servicios multimodales y de apoyo al movimiento de contenedores por **MM\$ 850** (+32%); mayores costos de mantenimiento de vías, carros y locomotoras por **MM\$ 794** (+15,3%); mayores costos de depreciación de los activos rodante por **MM\$ 592** (+14,4%) también debido a la mayor circulación de trenes; mayores costos de personal por **MM\$ 509** (+5%) debido al aumento del IPC en los sueldos base y principales partidas variables; mayores costos de transporte de pasajeros, estadía y otros gastos del personal por **MM\$ 72** (+5,5%); mayores costos de mantenimiento de bases y oficinas por **MM\$ 56** (+39,5%); y por otro lado se tuvo una disminución de algunas partidas como Gastos de servicios logísticos **MM\$ 215** (-1,9%); menores costos de arriendos, servicios básicos y comunicación por **MM\$ 18** (-3,2%); menores costos de asesorías por **MM\$ 13,5** (-10,8%), entre otros de menor cuantía.

Todo lo anterior, llevó a que la rentabilidad bruta acumulada a septiembre 2024 se situara en un **11,9%**, levemente sobre el **11,6%** obtenido en 2023.

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 347** (6,1%) respecto del año anterior debido a un efecto combinado de mayores costos de seguros por **MM\$ 351** (+26,6%) debido al aumento en las primas de las pólizas de terrorismo, transporte de carga y de responsabilidad civil y a la variación al alza del tipo de cambio; aumento de los costos de impuesto de timbres y estampillas y pago de patentes por **MM\$ 61** (+23,1%); aumento en los Costos de Personal por **MM\$ 26** (+1,3%) principalmente debido al ajuste IPC experimentado durante el año; mayores costos de depreciación por **MM\$ 19** (+16,6%) debido a la amortización de nuevas herramientas tecnológicas que comenzaron a operar a principios

del presente año, como por ejemplo, el Sistema de Alistación; mayor costos de combustible y servicios básicos por **MM\$ 36 (+14,5%)** debido al alza de precios de la energía y del combustible; mayores costos de comunicaciones por **MM\$ 7 (+ 5,4%)**; y por otro lado una disminución en gastos de asesorías por **MM\$ 106 (-10,5%)**; menos gastos generales tales como suministros de oficina, gastos notariales, publicidad por **MM\$ 25 (-15,7%)**; menores gastos de capacitación por **MM\$ 22 (-37,9%)**, entre otros.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, en el acumulado del presente año el Resultado No Operacional mostró cifras positivas por **MM\$ 2.042**, comparados con los números de 2023, donde fueron también positivos, pero alcanzando los **MM\$ 1.245**, lo que arroja una mejora de **MM\$ 797**. Las principales variaciones se explican por una mejora en Otros Ingresos”, “Otras ganancias” e “Ingresos Financieros”, los que sumados llegaron en 2023 a **MM\$ 3.629** comparados con los **MM\$ 2.628** de igual período en 2024, lo anterior principalmente se debe al mayor reconocimiento en 2024 de ingresos por los reclamos al seguro por los eventos climáticos de junio y agosto de 2023. Por otro lado, se registró un efecto positivo por variación de tipo de cambio en 2024 por **MM\$ 272** comparados con los **MM\$ 103** en 2023. Finalmente, se suma un efecto negativo por mayores costos financieros llegando en 2024 a los **MM\$ -1.858** comparados con los **MM\$ -1.480** del año 2023, lo anterior debido a la necesidad de financiamiento externo, a fines del año 2023 y principio de 2024, producto de la afectación que sufrió la empresa por los diversos siniestros durante la segunda mitad del año 2023 y los largos plazos del proceso de liquidación de los seguros reclamados las compañías aseguradoras.

1.3 Resultados y EBITDA

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 5.805 (10,3%)**, un aumento en los costos directos de venta por **MM\$ 4.977 (10,0%)**, un aumento en los gastos de administración y ventas por **MM\$ 347 (6,1%)** y una mejora en el Resultado No Operacional por **MM\$ 797**; todos comparados con estos nueve meses de 2023, la compañía finalizó con utilidades de **MM\$ 3.368**, antes de impuesto, entre enero y septiembre de 2024 comparado a lo obtenido en el mismo período de 2023, donde se alcanzaron los **MM\$ 2.090 (61,1%)**. El Ebitda, de igual manera, mostró un aumento del 27,4% respecto de 2023, llegando a los **MM\$ 9.991** a septiembre 2024 comparado con los **MM\$ 7.845** del año anterior.

1.4 Gestión Operacional: Crecimiento con Productividad, Seguridad y Sustentabilidad

La administración ha seguido con el plan de eficiencia 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. En apoyo a estos desafíos, la compañía se encuentra en pleno proceso de desarrollo e implementación de diversas herramientas tecnológicas que faciliten la operación diaria de nuestros trenes, así como la gestión de los recursos de la compañía, las iniciativas en desarrollo son las siguientes:

- Plataforma de Track & Trace: para el seguimiento y localización de nuestros trenes, así como la obtención de información en línea de los principales parámetros de comportamiento de nuestras locomotoras. Actualmente se encuentra en desarrollo la ingeniería del proyecto habiendo comenzado además la importación de los equipos (flujómetros, pantallas táctiles, entre otros). Durante el próximo mes de mayo se iniciará el montaje de los equipos y durante el mes de junio se dará inicio el piloto en 4 locomotoras para verificar la transmisión y captura de datos en la plataforma.
- Plataforma de Alistación: para el registro de las jornadas de los tripulantes a través de una herramienta georreferenciada que evite el llenado y traslado de papeles, método por el cual se llevaba a cabo este registro. Actualmente la plataforma se encuentra en funcionamiento en las Bases de Los Andes, Ventanas, Llay Llay, Los Lirios,

Barrancas y Alameda. Dentro de los próximos meses se iniciará la implementación en las Bases de Coronel, Horcones, Rucapequén, Nueva Aldea, Temuco, Coihue y Talcahuano.

- Plataforma de Planificación de Tripulantes: para el uso óptimo de nuestras tripulaciones en los distintos servicios de transporte. Se avanzó e el desarrollo de un modelo de optimización en conjunto con el Centro de Modelamiento Matemático de la Universidad de Chile, a través de un piloto para la Base Temuco. Actualmente se están afinando los detalles del contrato para ampliar el modelo a las restantes Bases de Fepasa, además de la implementación del modelo a través de una plataforma, cuyo desarrollo está en manos de la firma AdOne.

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. Durante los últimos tres años hemos logrado pasar de un cumplimiento de itinerario del 60% promedio en 2022 al 75% a septiembre de 2024.

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. Adicionalmente, durante la segunda mitad del año 2023 trabajamos en el desarrollo de una estrategia de sostenibilidad con miras al año 2028, con el propósito de integrar nuevas consideraciones ASG (ambientales, sociales y de gobierno) a nuestras operaciones. Esta estrategia definió metas principales en el ámbito de la sostenibilidad, definiendo objetivos a corto, mediano y largo plazo, los que nos permitirá focalizar y optimizar el uso de los recursos, brindar un marco de comportamiento a toda la empresa, generar un mayor compromiso con todos sus grupos de interés.

Finalmente, queremos destacar que el profesionalismo del nuevo gobierno corporativo de EFE nos ha permitido avanzar en una relación colaborativa entre nuestras dos empresas, de la cual nos alegramos y esperamos profundizar a futuro.

1. 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\$	30.09.2024	31.12.2023	Variación dic.23-sept.24
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	126	232	-105
Deudores por venta	17.265	16.296	969
Otras Cuentas por Cobrar	8.091	7.300	791
Propiedades, Planta y Equipo	96.756	95.818	938
Activos por impuestos diferidos	11.985	11.913	71
Otros Activos	3.295	3.418	-123
Total Activos	137.518	134.978	2.540
CxP (Proveedores)	21.139	19.185	1.954
Deuda Financiera CP	20.252	14.092	6.160
Deuda Financiera LP	7.510	13.480	-5.970
Total Deuda Financiera	27.762	27.572	190
Otros Pasivos	5.430	6.385	-955
Total Pasivos	54.331	53.142	1.189
Patrimonio	83.187	81.836	1.351

2. RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE

Activo Circulante
Pasivo Circulante

30-09-2024

0,59 Veces

31-12-2023

0,66 Veces

2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA

Activo Circulante - Existencias
Pasivo Circulante

30-09-2024

0,57 Veces

31-12-2023

0,64 Veces

La liquidez ha retrocedido levemente respecto de diciembre 2023, esto aún con la afectación de los diversos eventos que han dañado a la operación de la compañía durante el pasado año y que repercutieron hasta mediados del mes de abril de 2024 en nuestra operación: eventos climáticos de junio y agosto pasado, también el paro de Puerto Coronel entre marzo y mayo pasado afectaron la operación de la compañía y por ende los ingresos y disposición de caja, principalmente.

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	30-09-2024	31-12-2023
<u>Ingresos por venta</u>		
Promedio Cuentas por cobrar	5,66 Veces	5,77 Veces
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	30-09-2024	31-12-2023
<u>365</u>		
Rotación Cartera de Crédito	64,49 días	63,26 días
2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	30-09-2024	31-12-2023
<u>365</u>		
Rotación de proveedores	95,15 días	94,10 días

El indicador de Período Promedio de Cobro muestra una leve mejora respecto de diciembre 2023, sin embargo, ambos períodos han sido afectados por el reconocimiento de una mayor “cuenta por cobrar” relacionada a los reclamos al seguro por los diferentes siniestros tenidos en 2023; siniestros en fase final de liquidación y que debieran ser cerrados durante el mes de noviembre 2024. Cabe señalar que para ambos períodos se ha incluido la cuenta por cobrar al seguro dentro de las “cuentas por cobrar de la operación”. Si despejamos el monto por cobrar al seguro de este indicador, los días promedio de cobro bajan, para ambos períodos, a 50,31 días en 2023 y a 40,06 días en el primer semestre de 2024, niveles más aceptables para la compañía, bajando de 50,31 días en 2023 a 40,47 días en 2024:

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA (no incluye cuenta por cobrar al seguro)

2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	30-09-2024	31-12-2023
<u>Ingresos por venta</u>		
Promedio Cuentas por cobrar	9,02 Veces	7,25 Veces
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	30-09-2024	31-12-2023
<u>365</u>		
Rotación Cartera de Crédito	40,47 días	50,31 días

Respecto al promedio de pago de proveedores vemos una ampliación del plazo de pago principalmente debido a la utilización de “confirming” por parte de nuestros proveedores accediendo ellos a tasas más beneficiosas que las que encontrarían en operaciones de factoring, y por otro lado, ampliando los plazos de pago para Fepasa, además de la toma de financiamiento en dólares para el pago de importaciones en plazos de hasta 90 días.

2.3. DE ENDEUDAMIENTO

2.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO	30-09-2024	31-12-2023
<u>Pasivo Exigible</u>		
Patrimonio	0,65 Veces	0,65 Veces
2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	30-09-2024	31-12-2023
<u>Deuda Corto Plazo</u>		
Deuda Total	0,84 Veces	0,72 Veces
<u>Deuda Largo Plazo</u>		
Deuda Total	0,16 Veces	0,28 Veces
2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-09-2024	30-09-2023
<u>EBITDA</u>		
Gastos Financieros	5,38 Veces	5,30 Veces

Los indicadores de endeudamiento se muestran estables aun teniendo la deuda nueva tomada durante el año 2023 a raíz de los descargos de caja producidos por las menores ventas a causa de los diversos siniestros que afectaron la operación de la compañía y que han sido descritos previamente.

2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-09-2024	30-09-2023
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Patrimonio	4,13%	2,48%
2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-09-2024	30-09-2023
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Activo	2,50%	1,55%
2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	30-09-2024	30-09-2023
<u>Resultado Operacional</u>		
Activos Operacionales	1,37%	0,90%

Los indicadores de rentabilidad se observan mejores, comparado con lo tenido en 2023, esto a consecuencia de la normalización del transporte desde junio pasado a la fecha comparado con las afectaciones tenidas en 2023 ya descritas a lo largo de este informe.

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 de **MM\$ 26**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	30.09.2024	30.09.2023	Variación sept.24-23
De la Operación	10.503	10.040	464
De Financiamiento	-6.318	-3.068	-3.250
De Inversión	-4.159	-6.845	2.685
Flujo Neto del Ejercicio	26	127	-100

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 10.503** que representan una mejora de **MM\$ 464** respecto del año 2023 al mes de septiembre, principalmente debido al mejor desempeño en transporte durante 2024 en comparación con el año pasado que fue fuertemente afectado por todos los eventos descritos en párrafos previos. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 4.159**, cifra menor en comparación con el año 2023, esto debido a una baja en Inversiones Comprometidas en Proyectos durante 2024; mientras que el flujo por las actividades de financiamiento fue de **MM\$ 4.159** en 2024 comparado con los **MM\$ 6.845** en 2023, a esta última cifra incluida por la deuda tomada en el segundo trimestre del 2023 a raíz de los diversos eventos que afectaron la operación de la compañía. Todo lo anterior, además de una variación negativa en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo generó una caja neta al final del primer semestre de 2024 de **MM\$ 126** (**MM\$ 278** en 2023).

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	30.09.2024	30.09.2023	Variación sept.24-23
Ingresos	73.286	75.483	-2.197
Pagos a proveedores	-49.787	-50.578	791
Pagos a los empleados	-11.603	-12.007	405
Inversiones en activo fijo	-4.159	-6.845	2.685
Deuda adquirida	9.863	14.334	-4.472
Pago de deuda	-12.158	-12.035	-123
Dividendos pagados	-2.602	-3.743	1.141
Otras variaciones de efectivo	-2.945	-4.482	1.537
Caja inicial	232	151	80
Caja al cierre del período	126	278	-152

Las principales variaciones del flujo se relacionan con los menores ingresos del período, pero también un menor pago a proveedores respecto al año 2023 y menor pago a empleados, esto último debido a la negociación cerrada en el mes de enero de 2023 con el Sindicato de Administrativos y Profesionales. También se realizaron en estos meses de 2024 amortización de deuda de arrastre, además de la toma de nueva deuda, pero en menor medida a la tomada en 2023; por otro lado, las inversiones menores a las tenidas en 2023 se deben a un plan de ahorro debido a la afectación que sufrió las operaciones de la compañía producto de los diversos eventos ya descritos. Se espera retomar las inversiones durante el último trimestre de de 2024.

6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 30 de septiembre de 2024 el **4,55%** de la deuda corresponde a deuda en dólares americanos (USD) y el **95,45%** restante está en pesos no reajustables y corresponde, principalmente, a deuda adquirida en septiembre 2020, además de la deuda tomada durante el año 2023 a causa de los eventos que afectaron la operación de la compañía, como lo fueron, el cierre del Puente Bio Bío, el cierre del Puente Itata y los eventos climáticos de los meses de junio y agosto.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, al igual que la del crédito en pesos tomado durante 2020, lo mismo sucede con los contratos de arrendamiento en USD. Las tasas de los créditos tomados con anterioridad a 2020 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.

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 2023 y 30 de septiembre de 2024:

	30.09.2024 MM\$	31.12.2023 MM\$	Variación MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	194.821	193.083	1.738
Dólar (US\$)	2.900.019	4.787.875	(1.887.856)
Pesos no reajustables	134.423.140	129.996.903	4.426.237
Total Activos	137.517.980	134.977.861	2.540.119
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	3.089.820	1.990.014	1.099.806
Dólar (US\$)	4.068.537	6.382.579	(2.314.042)
Euros	4.592	71.104	(66.512)
Pesos no reajustables	38.511.212	29.575.713	8.935.499
Total	45.674.161	38.019.410	7.654.751
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Pesos no reajustables	8.190.986	14.351.537	(6.160.551)
Total	8.656.421	15.122.373	(6.465.952)
Total Pasivos	54.330.582	53.141.783	1.188.799
Patrimonio			
Pesos no reajustables	83.187.398	81.836.078	1.351.320
Total Patrimonio	83.187.398	81.836.078	1.351.320

7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del mes de septiembre del año 2024 nuestra filial continúa sin movimiento a la espera de liquidar los tractos, semirremolques y camionetas remanentes en el mercado local y posteriormente proceder a realizar el termino de giro.