

Análisis Razonado Consolidado (IFRS) Ferrocarril del Pacífico S.A. y filial

Con el propósito de realizar un análisis comparativo de los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 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	31.12.2024 MM\$	31.12.2023 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	85.734	74.008	15,8%
Costo de ventas	(74.709)	(66.574)	12,2%
Ganancia bruta	11.025	7.434	48,3%
Gasto de administración	(8.512)	(7.414)	14,8%
Otros ingresos, por función	3.784	6.451	-41,3%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	369	293	25,8%
Ingresos financieros	36	24	53,4%
Costos financieros	(2.347)	(2.096)	12,0%
Deterioro de valor (NIIF9)	(13)	(6)	131,1%
Diferencias de cambio	370	(74)	-600,6%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	4.711	4.613	2,1%
Gasto por impuestos a las ganancias	231	592	-61,0%
Ganancia (pérdida)	4.942	5.205	-5,0%
Depreciación	(7.228)	(6.010)	20,3%
EBITDA	13.525	12.482	8,4%
Margen EBITDA	15,78%	16,87%	
Miles de Tons-Km (*)	1.157.737	887.833	30,4%
Miles de Tons (*)	5.650	4.703	20,1%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía ha mostrado, a diciembre de 2024, respecto de 2023, un aumento en las toneladas transportadas equivalentes a **20,1%** y de un **30,4%** 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	2.048.733	2.903.846	41,7%	266.000.917	492.990.755	85,3%
Forestal	830.046	823.075	-0,8%	282.947.489	315.841.577	11,6%
Minería	1.449.419	1.464.452	1,0%	267.116.787	281.398.203	5,4%
Contenedores	338.046	428.860	26,9%	65.341.651	63.982.655	-2,1%
Graneles	36.838	26.655	-27,6%	6.345.556	2.984.758	-53,0%
Industrial	273	3.432	1157,1%	80.986	539.072	565,6%
Total	4.703.355	5.650.320	20,1%	887.833.387	1.157.737.020	30,4%

Los negocios Forestal y Celulosa, combinados, crecieron en las toneladas transportadas un 29,5% y un 47,3% medido en toneladas-kilómetro, esto producto de un efecto combinado de un mayor transporte de celulosa equivalente a 855.113 toneladas (+41,7% medido en toneladas, +85,3% 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 2024 comparados con 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 en junio 2023 afectando el transporte hasta inicios de septiembre del mismo año, cierre de diversos puentes entre junio 2023 y abril 2024 debido a los eventos climáticos de junio y agosto 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 6.971 toneladas (-0,8%) durante 2024, lo anterior debido a un menor transporte para Forestal Mininco (-141.244 toneladas) dada la menor cantidad de despachos desde origen Cajón, lo que en parte fue compensado con mayores despachos desde Rapaco, y por un mayor transporte de trozos para Forestal Arauco equivalente a 135.022 toneladas, la que también se vio afectada, en parte, por el Paro de Puerto Coronel entre los meses de marzo y mayo, especialmente con los despachos de trozos forestales desde la zona de Temuco hacia MAPA. En el caso de la Minería se tuvo un leve aumento de 15.033 toneladas (1,0%) explicadas, principalmente, por un efecto combinado entre menor transporte de concentrado de cobre desde Planta Las Tórtolas y cobre metálico desde Fundición Chagres para Anglo American (-217.611 toneladas), debido a problemas de producción y a la alta humedad del concentrado de cobre y a una menor producción de cobre metálico, respectivamente; por otro lado se observa un mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina respecto al año 2023 (+226.228 toneladas) debido a mejoras en su producción y que, durante el año 2023 el transporte se vio afectado por eventos climáticos en la alta cordillera, específicamente durante los meses de enero, febrero y junio a octubre, además de la afectación en el transporte por el incendio en las instalaciones de Puerto Ventanas en el primer semestre de 2023, adicionalmente, el volumen transportado para Codelco División El Teniente fue mayor que el transportado el 2023 debido a un efecto combinado de menor transporte de cobre metálico equivalente a 45.891 toneladas superadas por un mayor movimiento de concentrado de cobre de 52.306 toneladas. Los negocios de Contenedores, Industrial y Graneles muestran un alza del 22,3%, alcanzando las 458.947 toneladas a diciembre de 2024 comparadas con las 375.157 toneladas en 2023; los aumentos se explican principalmente por un efecto combinado de mayores transportes de contenedores (428.860 toneladas en 2024 versus 338.046 en 2023), transportes spot de rieles y durmientes de hormigón y un menor transporte de graneles por -10.183 toneladas.

En resumen, los ingresos en el transporte ferroviario crecieron desde los MM\$ 52.498 en 2023 hasta los MM\$ 62.729 en el año 2024 (+19,5%) al cierre de cada año.

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 el año 2024 se produjo un mayor movimiento de carga equivalente a 855.113 toneladas (+41,7%), y a su vez un alza en toneladas-kilómetro de 85,3%; 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 de celulosa desde Nueva Aldea hacia Santiago. Cabe mencionar que, durante el 2023, la compañía se vio afectada gran parte del año para la ejecución de los transportes desde Planta Horcones, Planta Nueva Aldea y Mariquina debido a los colapsos de algunos puentes por los eventos climáticos, además del atentado al Puente Itata y por el cierre del Puente Biobío hasta abril de 2023. Si bien este 2024 el volumen transportado experimentó un incremento respecto al 2023, el resultado podría haber sido mejor, ya que durante este periodo se sufrieron suspensiones en el transporte, principalmente, debido al paro en Puerto Coronel afectando los transportes hacia este puerto entre los meses de marzo y mayo, además de las salidas de celulosa y entrada de insumos químicos y trozos hacia MAPA. Finalmente, los movimientos de trozos experimentaron durante el 2024 una disminución de 6.971 toneladas (-0,84%) producto de un efecto combinado de menor transporte para Forestal Mininco

(-

141.244 toneladas) dada la falta de despachos desde origen Cajón, lo que en parte fue compensado con mayores despachos desde Rapaco, y por un mayor transporte de trozos equivalente a 135.022 toneladas para Forestal Arauco, la que también se vio afectada, en parte, por el Paro de Puerto Coronel entre los meses de marzo y mayo, especialmente con los despachos de trozos forestales desde la zona de Temuco hacia MAPA. También afectaron el transporte de trozos, en menor medida, 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 29,5% las toneladas totales transportadas y un 47,3% 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\$ 40.345**, una mejora de **MM\$ 8.893 (+28,3%)** respecto de los que tuvimos en 2023 cuando se alcanzaron los **MM\$ 31.451**.

Por su parte, en **Minería** el volumen transportado se mantuvo estable mostrando un aumento del **1,0%**, medido en toneladas (+5,4% medido en toneladas-kilómetro) equivalente a 15.033 toneladas explicadas por un efecto combinado entre menor transporte de concentrado de cobre desde Planta Las Tórtolas y cobre metálico desde Fundición Chagres para Anglo American (-217.611 toneladas), debido a problemas de producción y a la alta humedad del concentrado de cobre y a una menor producción de cobre metálico, respectivamente; por otro lado se observa un mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (+226.228 toneladas) debido a mejoras en su producción y que durante el año 2023 el transporte se vio afectado por eventos climáticos en la alta cordillera, específicamente durante los meses de enero, febrero y junio a octubre, además de la afectación en el transporte producida por el incendio en las instalaciones de Puerto Ventanas en el primer semestre de 2023, adicionalmente, los volúmenes transportados para Codelco División El Teniente fueron positivos producto de un efecto combinado de menor transporte de cobre metálico equivalente a 45.891 toneladas superadas por un mayor movimiento de concentrado de cobre de 52.306 toneladas. Lo anterior hizo que los ingresos pasaran de **MM\$ 16.869** en 2023, a **MM\$ 17.697 (+4,91%)** en 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 26,9% (-2,1% 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 como efecto colateral del Paro del Puerto Coronel; adicionalmente, el segmento de graneles mostró una caída en los transportes llegando a las 26.655 toneladas (-27,6%) comparadas con las 36.838 toneladas del año 2023, esto debido a menores transportes para Molino San Cristóbal y CCU durante 2024. Estos segmentos combinados mostraron un desempeño positivo medido en toneladas (+22,3%), no obstante, medidos en toneladas-kilómetro se observa una disminución en relación con el periodo anterior (-5,9%). Con todo, los ingresos llegaron a diciembre 2024 **MM\$ 4.931 (+6,94%)** respecto del año 2023, donde se alcanzaron los **MM\$ 4.611**.

Por su parte, los Servicios aumentaron **MM\$ 1.286 (+6,26%)** explicados principalmente por un efecto combinado de aumento en los servicios de terceros de **MM\$ 15.114** 2023 a **MM\$ 16.803** en 2024, y una caída de los ingresos por servicios logísticos que incluyen a clientes como CAP, desde los **MM\$ 5.423** en 2023 a **MM\$ 5.020** en 2024 (**MM\$ -402; -7,43%**) producto principalmente por el cierre de la planta Huachipato, por ende, el término anticipado de del contrato con CAP en octubre de 2024.

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 el año 2024 alcanzaran los **MM\$ 85.734** comparado con los **MM\$ 74.008 (+15,8%)** del año 2023, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	31.12.2024 MM\$	31.12.2023 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	62.729	52.498	10.230
Forestal	40.101	31.018	9.082
Minería	17.697	16.869	828
Otros sectores	4.931	4.611	320
Servicios y Otros	23.006	21.510	1.496
Ingresos de actividades ordinarias	85.734	74.008	11.726

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\$ 8.135 (+12,2%)** respecto del año 2023, lo anterior por un efecto combinado entre el aumento de algunos ítems como: mayor costos de combustible por **MM\$ 1.615 (+25,5%)** debido a un aumento de precios (+0,33%) y mayor consumo de litros debido al mayor transporte de carga (22,12%); mayores costos de peaje variable y fijo por **MM\$ 2.031 (+19,3%)** 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\$ 1.792 (+45,1%)**; mayores costos de mantenimiento de vías, carros y locomotoras por **MM\$ 1.166 (+17,9%)**; 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\$ 619 (+4,4%)** debido al aumento del IPC en los sueldos base y principales partidas variables; mayores costos de seguridad y vigilancias por **MM\$ 150 (+10,2%)**; mayores costos de mantenimiento de bases y oficinas y otros activos por **MM\$ 84 (+10,9%)**; mayores costos de lubricantes por **MM\$ 53 (+17,9%)**, mayores costos de arriendos, comunicaciones y consumos básicos por **MM\$ 35 (+3,9%)**; y por otro lado se tuvo una disminución de algunas partidas como Gastos de elemento de seguridad y protección por **MM\$ 56 (-28,3%)**; menores costos de arriendos, asesorías y honorarios por **\$ 24 (-13,7%)**; entre otros de menor cuantía.

Todo lo anterior, llevó a que la rentabilidad bruta acumulada a diciembre 2024 se situara en un **12,9%**, levemente superior al **10,0%** obtenido en 2023.

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 1.098 (14,8%)** respecto del año anterior debido a un efecto combinado de mayores costos de seguros por **MM\$ 510 (+28,9%)** 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 Personal por **MM\$ 356 (+12,6%)** debido al aumento de los salarios de acuerdos al IPC acumulado anual, además de la reciente negociación colectiva con el Sindicato de Administrativos y Profesionales cerrada en el mes de noviembre de 2024, de manera anticipada; también tenemos un aumento de impuesto de timbres y estampillas, contribuciones y pago de patentes por **MM\$ 102 (+34,5%)**; aumento en los Costos Generales por **MM\$ 170 (11,9%)**; mayores costos de depreciación por **MM\$ 22 (+13,8%)** 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\$ 26 (+10,9%)** debido al alza de precios de la energía y del combustible; mayores costos de comunicaciones por **MM\$ 13 (+8,9%)**; y por otro lado una disminución en gastos de asesorías por **MM\$ 101 (-6,1%)**.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, al cierre acumulado del presente año el Resultado No Operacional también mostró cifras positivas por **MM\$ 2.198**, comparados con los números de 2023, equivalentes a **MM\$ 4.593**, lo que arroja una caída entre ambos períodos de **MM\$ -2.395**. Las principales variaciones se explican por una caída en Otros Ingresos los que llegaron en 2023 a **MM\$ 6.451** comparados con los **MM\$ 3.784** de 2024, lo anterior principalmente se debe al mayor reconocimiento en 2023 de ingresos por los reclamos al seguro, especialmente en el último trimestre, por los eventos climáticos de junio y agosto de 2023. Por otro lado, se registró un efecto positivo leve de Otras Ganancias e Ingresos Financieros alcanzando los **MM\$ 405** en 2024 versus los **MM\$ 317** de 2023, también tuvimos un efecto positivo en la variación de tipo de cambio en 2024 por **MM\$ 370** comparados con los **MM\$ -74** en 2023. Finalmente, se suma un efecto negativo por mayores costos financieros llegando en 2024 a los **MM\$ -2.347** comparados con los **MM\$ -2.096** 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\$ 11.726 (+15,8%)**, un aumento en los costos directos de venta por **MM\$ 8.135 (+12,2%)**, un aumento en los gastos de administración y ventas por **MM\$ 1.098 (+14,8%)** y una caída en el Resultado No Operacional por **MM\$ -2.395**; todos comparados con el año completo 2023, la compañía finalizó con utilidades de **MM\$ 4.711**, antes de impuesto, entre enero y diciembre de 2024 comparado a lo obtenido en el mismo período de 2023, donde se alcanzaron los **MM\$ 4.613 (+2,1%)**. El EBITDA, de igual manera, mostró una mejora del 8,4% respecto de 2023, llegando a los **MM\$ 13.525** a diciembre 2024 comparado con los **MM\$ 12.482** 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 mes de mayo se inició el montaje de los equipos y al cierre de 2024 ya se cuenta con 16 locomotoras equipadas, las cuales se encuentran capturando y transmitiendo datos a 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 en 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 está trabajando en la adecuación del modelo matemático piloto a las demás 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 mejorar el % de cumplimiento de itinerario del 60% promedio en 2022 al 75% a diciembre 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.

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\$	31.12.2024	31.12.2023	Variación dic.23-dic.24
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	471	232	240
Deudores por venta	14.636	16.296	-1.660
Otras Cuentas por Cobrar	7.061	7.300	-239
Propiedades, Planta y Equipo	96.847	95.818	1.029
Activos por impuestos diferidos	12.146	11.913	232
Otros Activos	3.857	3.418	438
Total Activos	135.018	134.978	40
CxP (Proveedores)	22.363	19.185	3.178
Deuda Financiera CP	15.358	14.092	1.266
Deuda Financiera LP	7.245	13.480	-6.235
<i>Total Deuda Financiera</i>	<i>22.603</i>	<i>27.572</i>	<i>-4.969</i>
Otros Pasivos	5.817	6.385	-568
Total Pasivos	50.783	53.142	-2.359
Patrimonio	84.235	81.836	2.399
Patrimonio + Pasivos	135.018	134.978	40

3. RAZONES FINANCIERAS

3.1. DE LIQUIDEZ

3.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE

Activo Circulante
Pasivo Circulante

31-12-2024 31-12-2023

0,57 Veces 0,66 Veces

3.1.2.- RAZÓN ÁCIDA

Activo Circulante - Existencias
Pasivo Circulante

31-12-2024 31-12-2023

0,53 Veces 0,64 Veces

La liquidez ha retrocedido levemente respecto de diciembre 2023, esto principalmente debido a la toma de deuda de corto plazo durante 2024 y a la cobertura de compromisos, también de corto plazo, producto de los eventos que afectaron la operación de la compañía durante el año 2024 (eventos climáticos de junio y agosto 2023, además del paro de Puerto Coronel entre marzo y mayo de 2024) y por ende los ingresos y disposición de caja, principalmente. Actualmente, FEPASA se encuentra en conversaciones con los bancos con el objetivo de reestructurar la deuda de corto plazo, pasando parte de ella al largo plazo.

3.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

3.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	31-12-2024	31-12-2023
<u>Ingresos por venta</u>		
Promedio Cuentas por cobrar	6,60 Veces	5,77 Veces
3.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	31-12-2024	31-12-2023
<u>365</u>		
Rotación Cartera de Crédito	55,33 días	63,26 días
3.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	31-12-2024	31-12-2023
<u>365</u>		
Rotación de proveedores	89,97 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 del 2023; los cuales se encuentran cerrados a diciembre 2024.

Respecto al promedio de pago de proveedores vemos una ampliación del plazo de pago principalmente debido a la mora en el pago de deuda por problemas de flujo de caja durante el año originados por los siniestros que afectaron la operación de la compañía desde inicios de 2023 y hasta mediados del año 2024, además de la utilización de “*confirming*” por parte de algunos de nuestros proveedores, accediendo ellos a tasas más beneficiosas que las que encontrarían en operaciones de *factoring* normales, 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.

3.3. DE ENDEUDAMIENTO

3.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO	31-12-2024	31-12-2023
<u>Pasivo Exigible</u>		
Patrimonio	0,60 Veces	0,65 Veces
3.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	31-12-2024	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
3.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	31-12-2024	31-12-2023
<u>EBITDA</u>		
Gastos Financieros	5,76 Veces	5,96 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.

3.4. DE RENTABILIDAD

3.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	31-12-2024	31-12-2023
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Patrimonio	5,87%	6,36%
3.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	31-12-2024	31-12-2023
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Activo	3,66%	3,86%
3.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES		
	31-12-2024	31-12-2023
<u>Resultado Operacional</u>		
Activos Operacionales	2,59%	0,02%

Los indicadores de rentabilidad se observan levemente más bajos respecto a los obtenidos en 2023, esto a consecuencia del aumento en el patrimonio (+2,9%) dados las utilidades retenidas del período y el menor resultado, después de impuesto, del año 2024 comparado con 2023 (-4,89%).

4. 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.

5. 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.

6. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto de **MM\$ 480**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.12.2024	31.12.2023	Variación dic.24-23
De la Operación	16.511	9.392	7.118
De Financiamiento	-10.178	-1.050	-9.128
De Inversión	-5.853	-8.262	2.409
Flujo Neto del Ejercicio	480	80	399

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 16.511** que representan una mejora de **MM\$ 7.118** respecto del año 2023, principalmente debido al mayor volumen transporte durante 2024 en comparación con el año pasado que fue fuertemente afectado por todos los eventos descritos en párrafos previos, así como el pago por parte de las compañías aseguradoras a los siniestros previamente descritos. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 5.853**, 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\$ -10.178** en 2024 comparado con los **MM\$ -1.050** 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, y la diferencia se debe en gran medida al pago de deuda realizado durante el cuarto trimestre de 2024.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	31.12.2024	31.12.2023	Variación dic.24-23
Ingresos	98.983	94.597	4.386
Pagos a proveedores	-70.124	-65.194	-4.930
Pagos a los empleados	-15.894	-16.249	355
Intereses pagados	0	0	0
Inversiones en activo fijo	-5.872	-8.269	2.397
Deuda adquirida	16.483	21.122	-4.639
Pago de deuda	-22.266	-16.382	-5.884
Dividendos pagados	-2.602	-3.743	1.141
Otras variaciones de efectivo	1.532	-5.801	7.333
Caja inicial	232	151	80
Caja al cierre del período	471	232	240

Las principales variaciones del flujo se relacionan con los mayores ingresos del período, además de los pagos recibidos por parte de las aseguradas dados los siniestros sufridos en el año 2023; pero también un menor monto de inversiones respecto del año 2023. También se realizó durante 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, los dividendos pagados en 2024 a razón de los resultados del año anterior son menores a los pagados en 2023. 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 año 2024 de **MM\$ 471** (**MM\$ 232** a diciembre 2023).

7. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de diciembre de 2024 el **3,86%** de la deuda corresponde a deuda en dólares americanos (USD) y el **96,14%** 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 Biobío, 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** 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 31 de diciembre de 2024:

	31.12.2024 MM\$	31.12.2023 MM\$	Variación MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	197.422	193.083	4.339
Dólar (US\$)	3.047.149	4.787.875	(1.740.726)
Pesos no reajustables	131.773.696	129.996.903	1.776.793
Total Activos	135.018.267	134.977.861	40.406
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	3.339.336	1.990.014	1.349.322
Dólar (US\$)	3.925.181	6.382.579	(2.457.398)
Euros	4.818	71.104	(66.286)
Pesos no reajustables	35.321.691	29.575.713	5.745.978
Total	42.591.026	38.019.410	4.571.616
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Pesos no reajustables	7.797.333	14.351.537	(6.554.204)
Total	8.191.926	15.122.373	(6.930.447)
Total Pasivos	50.782.952	53.141.783	(2.358.831)
Patrimonio			
Pesos no reajustables	84.235.315	81.836.078	2.399.237
Total Patrimonio	84.235.315	81.836.078	2.399.237

8. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del mes de diciembre 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 término de giro.