

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 junio de 2025 y 2024, 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	30.06.2025 MM\$	30.06.2024 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	41.008	39.942	2,7%
Costo de ventas	(34.937)	(35.341)	-1,1%
Ganancia bruta	6.071	4.601	31,9%
Gasto de administración	(4.531)	(3.936)	15,1%
Otros ingresos, por función	619	1.992	-68,9%
Otros gastos, por función	0	0	N/A
Otras ganancias (pérdidas)	107	186	-42,4%
Ingresos financieros	5	14	-66,1%
Costos financieros	(830)	(1.278)	-35,1%
Deterioro de valor (NIIF9)	0	0	N/A
Diferencias de cambio	217	251	-13,7%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	1.657	1.831	-9,5%
Gasto por impuestos a las ganancias	240	197	21,7%
Ganancia (pérdida)	1.898	2.028	-6,4%
Depreciación	(3.717)	(3.399)	9,3%
EBITDA	5.875	6.056	-3,0%
Margen EBITDA	14,3%	15,2%	-5,5%
Miles de Tons-Km (*)	572.685	543.911	5,3%
Miles de Tons (*)	2.966	2.610	13,6%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía ha mostrado a junio de 2025, respecto del mismo período de 2024, un aumento en las toneladas transportadas equivalentes a **13,6%** y un aumento del **5,3%** medido en las toneladas-kilómetro transportadas. En la siguiente tabla podemos ver las variaciones para cada segmento:

valores en miles	Toneladas			Toneladas-kilómetro		
	30.06.2025	30.06.2024	Δ %	30.06.2025	30.06.2024	Δ %
Celulosa	1.668.238	1.272.939	31,1%	267.184.904	235.898.159	13,3%
Forestal	323.827	366.043	-11,5%	125.653.768	138.252.514	-9,1%
Minería	795.373	730.873	8,8%	150.236.212	136.561.695	10,0%
Contenedores	171.919	222.636	-22,8%	28.775.472	31.300.988	-8,1%
Graneles	6.521	17.244	-62,2%	834.740	1.898.052	-56,0%
Total	2.965.878	2.609.735	13,6%	572.685.096	543.911.408	5,3%

Los negocios Forestal y Celulosa, que en conjunto representan más del 67% de la carga movilizada por FEPASA, crecieron en toneladas-kilómetro transportadas un 5% y en toneladas presentaron una variación positiva del 21,5%, lo anterior, debido a un efecto combinado de mayor transporte de celulosa durante el primer semestre 2025 equivalente a 395.300 toneladas (+31,1% medido en toneladas, +13,3% medido en toneladas-kilómetro) explicado por mayores despachos desde Nueva Aldea, principalmente hacia Santiago y Talcahuano y menores despachos desde Mariquina y San Javier, y por otro lado, se tuvo un menor transporte de trozos forestales por 42.216 toneladas (-11,5%) en el primer semestre de 2025 comparado con igual período de 2024, dado por un menor transporte para Forestal Mininco (-17.890 toneladas) y un menor transporte para Forestal Arauco (-24.326 toneladas).

En el caso de la Minería se realizó un mayor despacho de 64.499 toneladas (8,8%) explicadas, principalmente, por un efecto combinado entre menor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (-32.678), y de mayor transporte de cobre metálico y concentrado de cobre para Codelco El Teniente (57.656) desde la Estación de Transferencia El Olivar hacia Puerto Ventanas, además de mayor transporte de concentrado de cobre y cobre metálico para Angloamerican Sur (39.521 toneladas) desde la Estación de Transferencia Las Blancas y Fundición Chagres, respectivamente.

Los negocios de Contenedores y Graneles muestran una baja del 25,6%, alcanzando las 178.440 toneladas a junio de 2025 comparadas con las 222.636 toneladas en igual período de 2024; la baja se explica por un menor transporte de graneles por -10.722 toneladas (17.244 toneladas en 2024 versus 6.521 en 2025) y a un menor transporte de contenedores por -50.717 toneladas (222.636 toneladas en 2024 versus 171.919 toneladas en 2025).

Todo lo anterior significó que los ingresos en el transporte ferroviario crecieron desde los MM\$ 29.021 en 2024 hasta los MM\$ 30.784 (+5,73%) al cierre del primer semestre de 2025.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

Para el transporte de **Celulosa**, durante el primer semestre de 2025 en comparación con igual período de 2024 se produjo un mayor movimiento de carga equivalente a 395.300 toneladas (+31,1%), y a su vez un alza en toneladas-kilómetro de 13,3%; explicado por mayores despachos desde Horcones a los puertos de la VIII Región y desde Nueva Aldea, principalmente hacia Santiago y Talcahuano, por otro lado se han tenido menores despachos desde Mariquina, principalmente debido a incendios forestales que afectaron la zona entre Mininco y Victoria en el mes de febrero y los incendios forestales en el sector de Quilacoya y Púa en el mes de marzo, y menores transportes desde San Javier. Respecto a los movimientos del rubro **Forestal**, estos experimentaron durante el primer semestre de 2025 una disminución de 42.216 toneladas (-11,5%) producto de un menor transporte para Forestal Mininco (-17.872 toneladas) desde los orígenes Cajón, Lautaro y Rapaco y por un menor transporte para Forestal Arauco (-24.344 toneladas) desde los orígenes Cajón y Ciruelos; para ambos clientes, el menor transporte se debe principalmente a los incendios forestales ocurridos en la zona entre Mininco y Victoria en el mes de febrero y los incendios forestales en el sector de Quilacoya y Púa en el mes de marzo. Todo lo anterior, incluyendo el ajuste de las tarifas de acuerdo con los polinomios de reajuste contractual, significó una mejora en los ingresos del primer semestre de 2025 respecto a igual período del 2024 equivalente a **MM\$ 242 (+1,3%)**, con lo cual los ingresos del período ascendieron a **MM\$ 18.996**.

Por su parte, en **Minería** el volumen transportado aumentó un **8,8%**, medido en toneladas (10% medido en toneladas-kilómetro) equivalente a 64.499 toneladas explicadas por un efecto combinado de menor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (-32.678) debido a incendios en la Sub División 8 en el mes de enero pasado, además de la suspensión del transporte durante el mes de marzo producto de la instalación del nuevo Puente Riecillos y problemas operacionales con la descarga en Puerto Ventanas, y por otro lado, se tuvo un mayor transporte de concentrado de cobre y cobre metálico para Codelco El Teniente (57.656 toneladas ambos combinado) desde la Estación de Transferencia El Olivar hacia Puerto Ventanas dada la parada de la fundición, generando más excedentes de concentrado, además de un mayor transporte de concentrado de cobre y cobre metálico para Anglo American Sur (39.521 toneladas) desde la Estación de Transferencia Las Blancas y

Fundición Chagres, respectivamente. Lo anterior hizo que los ingresos pasaran de **MM\$ 8.195** en el primer semestre de 2024, a **MM\$ 9.298 (+11,9%)** para igual periodo del 2025.

En el caso de otros tipos de cargas como **Graneles, Industrial y Contenedores** se tuvo un efecto negativo desempeño medido en movimiento de toneladas: el movimiento de contenedores mostró una disminución del 22,8% (-8,1% medido en toneladas-kilómetros), explicado por menores frecuencias de transporte de contenedores de importación desde San Antonio a Santiago, además de la suspensión indefinida del transporte de carga refrigerada desde Quinta hacia los puertos de la quinta región y finalmente, por un menor transporte de contenedores vacíos desde Santiago hacia la VIII Región en comparación con el primer semestre de 2024, esto debido a indisponibilidad de la vía, de forma intermitente, ante el robo de catenarias; por otro lado, el segmento de graneles mostró una caída en los transportes llegando a las 6.521 toneladas (-62,2%) comparadas con las 17.244 toneladas del primer semestre del año 2024, esto debido, principalmente, a la falta de transporte para Molino San Cristóbal durante lo que va de 2025. No obstante, lo anterior, los movimientos de contenedores desde Santiago hacia los puertos de la VII región mostraron un positivo desempeño medido en toneladas y toneladas-kilómetro (+111% y 60%, respectivamente lo que junto al arriendo de locomotoras para diversos clientes ayudaron a impulsar los ingresos acumulados durante el primer semestre de 2025 a **MM\$ 2.490 (+16,8%)** comparados con los **MM\$ 2.072** en igual periodo de 2024.

Por su parte, los Servicios disminuyeron **MM\$ 698 (-6,8%)** explicados por un efecto combinado de mayor ingreso por los servicios de terceros que llegaron a **MM\$ 3.419** en el primer semestre de 2025 (**MM\$ 1.536** en igual periodo del 2024), y por otro lado a una caída de los ingresos por servicios logísticos y camiones, desde los **MM\$ 9.383** en el primer semestre de 2024 a **MM\$ 6.803** en igual periodo del año 2025 (**MM\$ -2.580; -37,9%**) debido, principalmente, al cierre de la planta Huachipato, por ende, el término anticipado del contrato con CAP en octubre de 2024, además de la finalización de los servicios de transporte rodoviario para AAS Planta Tórtolas, servicios que actualmente está contratado directamente por nuestro cliente.

En suma, todos los efectos anteriormente mencionados hicieron que las ventas acumuladas durante el primer semestre del año 2025 alcanzaran los **MM\$ 41.008** comparado con los **MM\$ 39.942 (+2,7%)** de igual periodo del año 2024, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	30.06.2025 MM\$	30.06.2024 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	30.784	29.021	1.763
Forestal y Celulosa	18.996	18.754	242
Minería	9.298	8.195	1.104
Otros sectores	2.490	2.072	418
Servicios y Otros	10.224	10.921	(698)
Ingresos de actividades ordinarias	41.008	39.942	1.066

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 el primer semestre de 2025 se aprecia un mayor costo de venta por **MM\$ 404 (+1,1%)** respecto del año 2024, lo anterior por un efecto combinado entre el aumento de algunos ítems como: mayores costos de personal por **MM\$ 752 (+10,8%)** debido al ajuste de sueldos por IPC (2,1%), a pagos de indemnización por años de servicio y a la cobertura de puestos vacantes que no estaban cubiertos al cierre de 2024; mayores costos de mantenimiento de vías, carros y locomotoras por **MM\$ 136 (+3,1%)**; mayores costos de arriendos de terrenos por **MM\$ 170 (+42,8%)**; mayores costos de depreciación por **MM\$ 314 (+9,5)** directamente relacionado con el mayor transporte de toneladas kilómetro (mayor funcionamiento de locomotoras y

mayor distancia recorrida por los carros), mayores gastos indirectos de operación -asesorías, transporte de personal, otros costos de personal, entre otros- por **MM\$ 210 (+21,5%)**; y por otro lado, menores costos de combustible por **MM\$ 322 (-8,1%)** debido a un efecto combinado de mayor consumo de litros debido al mayor transporte de toneladas kilómetro y a un menor precio del petróleo; además se tuvo una disminución de algunas partidas como los servicios logísticos y servicios de terceros por **MM\$ 856 (-10,7%)** influenciado por el término del contrato de outsourcing ferroviario con CAP (octubre 2024), así como el cierre de las operaciones del terminal de contenedores en Alameda.

Todo lo anterior, llevó a que la rentabilidad bruta acumulada a junio 2025 se situara en un **14,8%**, superior al **11,5%** obtenido en igual período de 2024.

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 595 (+15,1%)** respecto del año anterior debido a mayores costos de seguros por **MM\$ 204 (+19,2%)** debido al aumento en las primas de las pólizas de Property y pago por paralizaciones, ambas siniestradas durante el año 2023 y 2024 a raíz de los diversos eventos explicados en informes anteriores, mayores costos de capacitación, exámenes ocupacionales y pre ocupacionales, procesos de contratación, entre otros, los que combinados suman **MM\$ 155 (+67,5%)**; mayores costos de honorarios y asesorías por **MM\$ 113 (+16,0%)** en la etapa de cierre del nuevo contrato de acceso firmado con EFE; aumento de los costos de comunicación y servicios básicos por **MM\$ 53 (+42%)**, aumento de los costos de arriendo de terrenos EFE, además de arriendo de equipos en general por **MM\$ 30 (+164,7%)**, y finalmente aumento de gastos generales (fletes, limpieza e insumos de oficina, eventos, entre otros) por **MM\$ 32 (+37,4%)**.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, al cierre del primer semestre del presente año el Resultado No Operacional mostró variaciones negativas respecto de igual período de 2024, alcanzando los **MM\$118**, comparados con los **MM\$ 1.166** del año pasado, lo que arroja una caída, entre ambos períodos, de **MM\$ -1.048**. Las principales variaciones se explican por una disminución respecto del año 2024 en Otros Ingresos los que el año pasado llegaron a **MM\$ 1.992** mientras que en 2025 alcanzaron los **MM\$ 619**, esto explicado por menores ingresos asociados a siniestros pagados por el seguro. Por otro lado, se registró un menor costo financiero en 2025 alcanzando los **MM\$ -830** comparado con los **MM\$ -1.278** de 2024, lo anterior debido al menor stock de deuda y mejora en las tasas de renovación de créditos, además, tuvimos un menor impacto positivo de tipo de cambio, otras ganancias e ingresos financieros, todos combinados por **MM\$ -122**, si comparamos los **MM\$ 329** de 2025 con los **MM\$451** del año 2024.

1.3 Resultados y EBITDA

Como consecuencia de lo anterior, durante el primer semestre del 2025 se observa un aumento en la facturación por **MM\$ 1.065 (+2,7%)**, un aumento en los costos directos de venta por **MM\$ 404 (+1,1%)**, un aumento en los gastos de administración y ventas por **MM\$ 595 (+15,1%)** y una caída en el Resultado No Operacional por **MM\$ 1048**; todos comparados con el primer semestre de 2024, de esta manera, la compañía finalizó con utilidades de **MM\$ 1.898**, comparado a lo obtenido en el mismo período de 2024, donde se alcanzaron los **MM\$ 2.028 (-6,4%)**. El EBITDA, de igual manera, mostró una caída del 3,0% respecto al mismo período de 2024, llegando durante el primer semestre del 2025 a los **MM\$ 5.875** comparado con los **MM\$ 6.056** de 2024.

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 las plataformas de seguimiento de trenes y de control de combustible. A la fecha se cuenta con 31 locomotoras equipadas, las cuales se encuentran capturando y transmitiendo datos a ambas plataformas.
- 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, Talcahuano, Coronel, Nueva Aldea, Rucapequén y dentro de los próximos meses se iniciará la implementación en las Bases de Horcones, Temuco y Coihue.
- 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 (CMM) 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.

Finalmente, queremos destacar que con fecha 17 de marzo de 2025, Ferrocarril del Pacífico S.A. ha suscrito con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado un nuevo contrato de provisión de servicios de transporte de carga sobre la red EFE, conforme al cual se dispuso que entre el 1 de enero de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2027 regirá el período transitorio, cuyos términos son, en esencia, los mismos al antiguo contrato de acceso y, a partir del 1° de enero del año 2028 y por el plazo de 20 años, las Condiciones Generales del nuevo Contrato. Adicional a lo anterior, ambas partes han firmado el documento “Transacción, Finiquito y Renuncia de Acciones”, previamente convenidos por las partes, en virtud del cual se pone término a los litigios que existían a esa fecha.

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\$	30.06.2025	31.12.2024	Variación dic.24-jun.25
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	312	471	(160)
Deudores por venta	11.887	14.636	(2.749)
Otras Cuentas por Cobrar	7.137	7.061	75
Propiedades, Planta y Equipo	98.642	96.847	1.795
Activos por impuestos diferidos	12.386	12.146	240
Otros Activos	3.031	3.857	(825)
Total Activos	133.394	135.018	(1.624)
CxP (Proveedores)	16.832	22.363	(5.531)
Deuda Financiera CP	17.028	15.358	1.670
Deuda Financiera LP	10.607	7.245	3.362
Total Deuda Financiera	27.635	22.603	5.031
Otros Pasivos	4.355	5.817	(1.462)
Total Pasivos	48.822	50.783	(1.961)
Patrimonio	84.572	84.235	337
Total Pasivos + Patrimonio	133.394	135.018	(1.624)

3. RAZONES FINANCIERAS

3.1. DE LIQUIDEZ

3.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE

Activo Circulante
Pasivo Circulante

30-06-2025 31-12-2024
0,56 Veces 0,57 Veces

3.1.2.- RAZÓN ÁCIDA

Activo Circulante - Existencias
Pasivo Circulante

30-06-2025 31-12-2024
0,53 Veces 0,53 Veces

La liquidez corriente y liquidez ácida se mantienen en línea con lo obtenido en 2024, ambos indicadores presentaran una mejora en los próximos meses debido a las tratativas con los bancos que mantiene FEPASA 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	30-06-2025	31-12-2024
<u>Ingresos por venta</u>	7,79 Veces	6,60 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
3.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	30-06-2025	31-12-2024
<u>365</u>	46,86 días	55,33 días
Rotación Cartera de Crédito		
3.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	30-06-2025	31-12-2024
<u>365</u>	89,18 días	89,97 días
Rotación de proveedores		

El indicador de Período Promedio de Cobro muestra una mejora respecto de diciembre 2024, principalmente debido a las gestiones de recupero de cuentas por cobrar en el negocio de “Contenedores” y “Minería”, que normalmente muestra un pago mayor a los 30 días promedio.

Respecto al promedio de pago de proveedores, este se ha mostrado estable, considerando 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	30-06-2025	31-12-2024
<u>Pasivo Exigible</u>	0,58 Veces	0,60 Veces
Patrimonio		
3.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	30-06-2025	31-12-2024
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,77 Veces	0,84 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,23 Veces	0,16 Veces
Deuda Total		
3.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-06-2025	30-06-2024
<u>EBITDA</u>	7,08 Veces	4,74 Veces
Gastos Financieros		

Los indicadores de endeudamiento se muestran estables respecto de 2024. Los indicadores de “Proporción de Deuda” confirman lo señalado previamente respecto a la necesidad de reestructurar la deuda de corto plazo aliviando la posición de caja de la compañía, ya hemos avanzado en este punto y esperamos finalizar en el mes de agosto próximo.

3.4. DE RENTABILIDAD

3.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-06-2025	30-06-2024
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Patrimonio	2,24%	2,47%
3.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-06-2025	30-06-2024
<u>Utilidad del Ejercicio</u>		
Activo	1,42%	1,48%
3.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	30-06-2025	30-06-2024
<u>Resultado Operacional</u>		
Activos Operacionales	1,56%	0,69%

Los indicadores de rentabilidad se observan levemente más bajos a los obtenidos en el primer semestre de 2024, esto a consecuencia de principalmente, de menores “otros Ingresos” obtenidos en comparación con el año 2024, esto se debió a la recuperación de ingresos por parte de los seguros activados en 2024 relacionado con siniestros del año 2023. Lo anterior se traduce en menores resultados a nivel de utilidad después de impuestos de un -6,4% comparadas con el primer semestre de 2024. Aun así, el resultado operacional del primer semestre 2025 muestra una mejora del 31,9% respecto de lo obtenido en igual período de 2024.

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 6 años plazo.

6. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto de **MM\$ 312**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	30.06.2025	30.06.2024	Variación jun.25-24
De la Operación	6.917	6.920	(2)
De Financiamiento	(1.081)	(3.022)	1.941
De Inversión	(6.045)	(2.458)	(3.586)
Flujo Neto del Ejercicio	-208	1.439	(1.647)
Efectos de la variación en la tasa de cambio	48	(68)	116
Variación Neta	-160	1.371	(1.531)
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del periodo	471	232	240
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del periodo, Saldo Final	312	1.603	(1.291)

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 6.917** para el primer semestre de 2025 que representan una situación similar a la obtenida en el mismo período de 2024. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 6.045**, cifra superior en comparación con el año 2024 a la fecha, esto debido al menor avance en mantenimiento y proyectos vista es año 2024 debido a las dificultades operaciones que afectaron el negocio después del daño sufrido en la infraestructura ferroviaria durante 2023 y parte de 2024, mientras que el flujo por las actividades de financiamiento fue de **MM\$ -1.081** en el primer semestre de 2025 comparado con los **MM\$ -3.022** en el mismo periodo del año 2024, la variación se explica por la menor amortización de deuda realizada durante lo que va del año 2025 respecto del año pasado.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	30.06.2025	30.06.2024	Variación jun.25-24
Ingresos	52.259	48.058	4.200
Pagos a proveedores	(33.913)	(32.996)	(917)
Pagos a los empleados	(9.035)	(7.813)	(1.221)
Intereses pagados	0	0	0
Inversiones en activo fijo	(6.066)	(2.458)	(3.607)
Deuda adquirida	10.363	8.240	2.123
Pago de deuda	(8.333)	(7.696)	(637)
Dividendos pagados	(2.471)	(2.602)	131
Otras variaciones de efectivo	(3.012)	(1.293)	(1.719)
Efectos de la variación tasa cambio	48	(68)	116
Caja inicial	471	232	240
Caja al cierre del período	312	1.603	(1.291)

Las principales variaciones del flujo se relacionan con los mayores ingresos del período, además del mayor pago a proveedores y empleados, ambos relacionado por cierto con las mayores ventas y, por último, a la menor deuda adquirida durante el primer semestre de 2025 respecto del mismo periodo del año 2024.

7. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 30 de junio de 2025 el **2,48%** de la deuda corresponde a deuda en dólares americanos (USD) y el **97,52%** 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. Actualmente la compañía se encuentra negociando con bancos locales la reestructuración de la deuda pasando de corto a largo plazo, proceso que finalizará en el próximo mes de 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 30 de junio de 2025 y 31 de diciembre de 2024:

	30.06.2025 MM\$	31.12.2024 MM\$	Variación MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	201.792	197.422	4.370
Dólar (US\$)	2.228.139	3.047.149	(819.010)
Pesos no reajustables	130.964.083	131.773.696	(809.613)
Total Activos	133.394.014	135.018.267	(1.624.253)
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	2.850.987	3.339.336	(488.349)
Dólar (US\$)	2.981.525	3.925.181	(943.656)
Euros	-	4.818	(4.818)
Pesos no reajustables	31.948.580	35.321.691	(3.373.111)
Total	37.781.092	42.591.026	(4.809.934)
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Pesos no reajustables	10.899.634	7.797.333	3.102.301
Total	11.040.843	8.191.926	2.848.917
Total Pasivos	48.821.935	50.782.952	(1.961.017)
Patrimonio			
Pesos no reajustables	84.572.079	84.235.315	336.764
Total Patrimonio	84.572.079	84.235.315	336.764

8. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del mes de junio del año 2025 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.