

## 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 2020 y 2019, 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).

### 1. ANÁLISIS DEL ESTADO DE RESULTADOS

RESULTADOS	31.12.2020 MM\$	31.12.2019 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	65.211	70.054	-6,9%
Costo de ventas	(57.700)	(63.161)	8,6%
<b>Ganancia bruta</b>	<b>7.511</b>	<b>6.893</b>	<b>9,0%</b>
Gasto de administración	(5.077)	(4.396)	-15,5%
Otros ingresos, por función	87	352	-75,2%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	73	422	-82,7%
Ingresos financieros	331	78	323,4%
Costos financieros	(701)	(891)	21,2%
Diferencias de cambio	(198)	(247)	19,7%
<b>Ganancia (pérdida), antes de impuestos</b>	<b>2.025</b>	<b>2.211</b>	<b>-8,4%</b>
Gasto por impuestos a las ganancias	169	170	0,7%
<b>Ganancia (pérdida)</b>	<b>2.194</b>	<b>2.381</b>	<b>7,9%</b>
Depreciación	(5.483)	(4.902)	-11,9%
<b>EBITDA</b>	<b>8.004</b>	<b>7.751</b>	<b>3,3%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>12,27%</b>	<b>11,06%</b>	
Miles de Tons-Km (*)	1.057.047	1.024.843	3,1%
Miles de Tons (*)	7.038	7.009	0,4%

(\*) solo considera transporte ferroviario.

#### 1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró durante el año 2020 respecto del año 2019 un aumento en las toneladas transportadas de un **3,1%** y un aumento de un **0,4%** en las toneladas-kilometro transportadas. En la siguiente tabla podemos ver las variaciones para cada segmento:

valores en miles	Toneladas			Toneladas-kilómetro		
	2019	2020	Δ %	2019	2020	Δ %
Celulosa	2.487	2.416	-2,8%	416.906	402.654	-3,4%
Forestal	651	502	-23,0%	101.409	96.535	-4,8%
Minería	2.090	2.386	14,2%	362.981	406.318	11,9%
Residuos	1.427	1.279	-10,3%	81.360	72.930	-10,4%
Contenedores	274	396	44,4%	46.256	65.234	41,0%
Graneles	64	50	-20,8%	9.133	8.781	-3,9%
Industrial	16	8	-49,5%	6.798	4.595	-32,4%
<b>Total</b>	<b>7.009</b>	<b>7.038</b>	<b>0,4%</b>	<b>1.024.843</b>	<b>1.057.047</b>	<b>3,1%</b>

Los negocios Forestal y Celulosa se vieron afectados a la baja en el transporte de carga (-7,0%) principalmente por efecto covid-19 en las zonas de cosechas de trozos y por efecto de los atentados sufridos en la IX Región, afectando los transportes de FORMIN y FASA y las cargas de Arauco, anotando una disminución de 220 mil toneladas. Los negocios Industrial y Graneles mostraron bajas combinadas de 22 mil toneladas (-26,5%); en el sector Residuos se tuvo un menor movimiento de carga (-10,3%) de aproximadamente 147 mil toneladas debido a realización de menos trenes (de entre 9 y 8 trenes diarios pasamos a 5 trenes diarios) producto de la menor generación de residuos a causa del Covid19 (menor actividad en el sector hotelero y retail, principalmente) y a la decisión del cliente de incrementar el transporte vía camión en desmedro del tren. En el caso de la Minería se tuvo un aumento de 296 mil toneladas (+14,2%) explicadas por un efecto combinado de baja en el transporte de concentrado de cobre desde Caletones y aumento de transporte de cobre metálico, ambos para Codelco Teniente, también efectuamos un mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (+14%) y un aumento (+25,2%) de transporte para Angloamerican. Finalmente, tuvimos un mayor movimiento de contenedores equivalente a 122 mil toneladas (+44,4%). Con todo lo anterior, los ingresos en el transporte ferroviario aumentaron en **MM\$ 2.224 (6,2%)** pasando de **MM\$ 35.817** en 2019 a **MM\$ 38.041** en 2020. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros se redujeron en **MM\$ 7.105 (-22%)**, hasta los **MM\$ 24.569**, debido principalmente a la finalización durante el mes de febrero de 2020 de los servicios de transporte rodoviario de escoria para la División El Teniente de Codelco, servicios que comenzaron a inicios de 2019. Para el caso de nuestra filial Transportes Fepasa Ltda. en la segunda región del país, se aprecia un incremento en los ingresos de **MM\$ 38 (1,5%)** alcanzando los **MM\$ 2.601**. Considerando todas las fuentes de ingresos: Ferroviaria, Camiones y Servicios, se aprecia una baja total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 4.843** equivalente a un **6,9%** menos, alcanzando los **MM\$ 65.211**.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa continúa sus operaciones sin la existencia de los Puentes Toltén y Cautín, a más de cuatro años de ocurrido el colapso del primero y lo ha sabido sortear no sin problemas, mediante la operación desde Temuco y con mayores costos operacionales, adicionalmente hemos debido lidiar con los problemas de seguridad registrados en la zona, específicamente entre Ercilla y Collipulli zona en la cual hemos sido víctimas de ataques terroristas durante los meses de mayo (días 15 y 19), julio (día 30) y septiembre (día 12). Estos atentados mantuvieron las operaciones de transporte de carga en la zona detenidas por más de 21 días afectando los transportes celulosa para nuestro cliente ARAUCO, lo anterior, junto con otros problemas operaciones generaron una disminución en las toneladas transportadas de **-2,8%**. También se ha buscado continuar creciendo en el transporte de trozos de madera, sin embargo, la crisis sanitaria desatada por el Covid-19 afectó las cosechas de trozos repercutiendo en una disminución en el transporte durante esta parte del año además de los efectos del atentado en el sector de Pidima, todo sumado generó una disminución de **-23%** en toneladas totales, y de **-12,7%** en ingresos. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo disminuyó en **MM\$ -263** su aporte a los ingresos de la compañía (**-1,6%**).

Por su parte, el acarreo de productos de Minería en tren mostró un aumento de **14,2%**, medido en toneladas, en el año 2020 respecto del año 2019, de la misma forma los ingresos por este mismo concepto pasaron de **MM\$ 13.824 a MM\$ 15.458 (+11,8%)**; debido a un efecto combinado de aumento en los siguientes transportes: concentrado de cobre de Codelco Andina (14%), mayor transporte de cobre metálico de Codelco Teniente (41,3%), mayor volumen transportado de concentrado de cobre y cobre metálico de Angloamerican Sur (+18,7% entre ambos); y un menor transporte de concentrado de cobre de Codelco Teniente (-19,4%) explicado principalmente por una menor disposición de producto a causas del Covid-19 y problemas en Planta Concentradora. Por otro lado, las ventas rodoviarias y de servicios para la minería cayeron desde **MM\$ 24.098 a MM\$ 16.565**; principalmente debido al término del transporte de escoria para Codelco Teniente, servicio realizado entre marzo 2019 y febrero 2020.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, residuos, contenedores e industrial** se tuvo un dispar desempeño: mientras graneles y residuos tuvieron disminuciones en sus ingresos de 11,3% y 6,3%, respectivamente, esta última explicada

por el impacto del Covid-19 en la Región Metropolitana además de la decisión del cliente de realizar mayor transporte de residuos a través de camión; contenedores e industrial impulsaron los ingresos con un aumento de 24,7% y 250%; este último fortalecido por el servicio de transporte de rocas para Puente Pilmaiquén y durmientes de hormigón, ambos servicios para EFE. Con todo, los ingresos de estos segmentos aumentaron en **MM\$ 1.137**, en el todo el año 2020 respecto del año 2019, alcanzando los **MM\$ 8.445.-**

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 65.211** con una disminución de **MM\$ 4.843** (-6,9%) respecto del año 2019, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	31.12.2020 MM\$	31.12.2019 MM\$	Variación MM\$
<b>Ingresos Netos Ferroviarios</b>	<b>38.041</b>	<b>35.817</b>	<b>2.224</b>
Forestal	15.477	15.461	16
Minería	15.458	13.824	1.634
Otros sectores	7.105	6.532	574
<b>Servicios y Otros</b>	<b>27.170</b>	<b>34.237</b>	<b>(7.067)</b>
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>	<b>65.211</b>	<b>70.054</b>	<b>(4.843)</b>

## 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. En el período en análisis de este reporte se aprecia un menor costo por **MM\$ 5.461** respecto del año 2019, lo anterior por un efecto combinado entre la disminución de algunos ítems como: gastos de Servicios Multimodales **MM\$ 7.294** debido principalmente a la finalización del servicio spot de transporte de escoria para Codelco Teniente, servicio realizado hasta febrero de 2020; menor costos de combustible por **MM\$ 715** debido a un efecto combinado de menores precios de compra (-19,8%) y mayor consumo (+4,4%) de litros dada la mayor carga transportada. Otros costos variables de mayor aumento respecto al año 2019 son principalmente costos de personal (tripulantes y mecánicos) **MM\$ 894** (+8,6%) debido al aumento de dotaciones durante el primer semestre de 2020 que estaba destinada a atender servicios de transporte de carga forestal en la zona sur como Forestal Mininco y Forestal Arauco que finalmente no se materializaron debido que estaba previsto la rehabilitación de los Puentes Toltén y Cautín entre junio y septiembre de 2020, fecha que se postergó para enero de 2021; siguiendo con el análisis de los costos de personal, también hubo pagos de mayores bonos y viáticos a personal interno por reemplazos dado el personal fuera de operaciones (mayores de 65 años y enfermos crónicos, personal en cuarentenas obligatorias, etc.) debido a la crisis sanitaria actual; finalmente también se realizaron pagos de indemnizaciones por desvinculaciones de personal (tripulantes y otros) por un monto de **MM\$ 275**; mayores gastos en el ítem "Otros Gastos" por **MM\$ 577** (+63,2%) debido principalmente al aumento de costos de transporte de personal debido a la emergencia sanitaria y la escases y poca seguridad en el transporte público, además de mayores gastos de seguridad y elementos de protección personal para enfrentar los riesgos latentes en la zona roja, en la región de la Araucanía; un mayor peaje variable por **MM\$ 235**; debido al mayor transporte (+3,1%) de toneladas-kilómetro y finalmente debido al aumento de gasto en mantenimiento de carros y mantenimiento de vías (+3,1%) ambos por **MM\$ 220**.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta se situara en torno al **11,5%** (9,8% para 2019). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de administración y los gastos financieros respecto del mismo período de 2019, que veremos a continuación, llevaron a que, al cierre del año 2020, la compañía disminuyera sus utilidades antes de impuesto en un 8,4%; alcanzando **MM\$ 2.025** (**MM\$ 2.211** en 2019).

### 1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 681 (+15,5%)** respecto del año anterior, dado un efecto combinado impulsado principalmente por un aumento considerable en gastos generales por MM\$ 299 (230%) debido a la emergencia sanitaria producida por el Covid-19 donde se incluyen principalmente gastos de sanitización de instalaciones, (grúas, portales grúa, locomotoras, oficinal entre otras), además de la compra de insumos de sanitización y protección personal; también se explica por un aumento en gastos en asesorías relacionados con las demandas en contra de EFE por MM\$ 213 (21%), por un aumento de gastos de personal por MM\$ 118 (7%) y finalmente por un aumento en los costos de seguros por MM\$ 101 (15%) debido al aumento de primas de Responsabilidad Civil y al aumento del tipo de cambio durante el primer semestre de 2020, principalmente. También se aprecian algunos ahorros como capacitación y otros gastos de personal por MM\$ 52 (32%).

### 1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, en el año acumulado el Resultado No Operacional mostró cifras negativas por **MM\$ 409**, un 43% peor que el año 2019 (**MM\$ 286**), afectado por una disminución en las partidas de otros ingresos, otras ganancias e ingresos financieros todo por **MM\$-361**, pasando de MM\$ 851 en 2019 a MM\$ 491 en 2020; y por efectos positivos marcados por un ahorro en los costos financieros equivalentes a **MM\$189**, pasando de MM\$ -891 en 2019 a MM\$ -701 en 2020 debido a una combinación de efectos relacionados con la disminución de las tasas y la disminución del capital insoluto debida a las amortizaciones realizadas en el período y por un menor impacto del tipo de cambio (apreciación del dólar estadounidense respecto del peso chileno) pasando MM\$ -247 en 2019 a MM\$ -198 en 2020 (**MM\$ 49**).

### 1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; una disminución en la facturación por **MM\$ 4.843 (-6,9%)**, una baja en los costos directos de la operación (-8,6%), un incremento en los gastos de administración y ventas (15,5%) y una mayor pérdida No Operacional (-43%), todos comparados con el año anterior, la sociedad mostró cifras acumuladas a diciembre 2020 como utilidad antes de impuestos de **MM\$ 2.025 (-8,4%)** en comparación con el resultado acumulado de 2019, en donde las ganancias antes de impuesto alcanzaron **MM\$ 2.211**. El Ebitda, sin embargo, mostró un alza respecto a igual período del año 2019 de un 3,3%, principalmente dado un menor resultado operacional y no operacional, ambos explicados anteriormente.

### 1.4 Gestión Operacional: Crecimiento con Productividad, Seguridad y Sustentabilidad

La administración ha seguido con el plan de racionalización operacional y comercial, según los lineamientos entregados por el Directorio, con miras a obtener mayor productividad de los trenes: se han revisado itinerarios, consumos de combustibles, tarifas, contratos, etc., de modo que todos los clientes y trenes obtengan resultados positivos. De igual manera, y dada la emergencia sanitaria que comenzó a vivir el país a fines del mes de marzo debido a la llegada del COVID-19, se ha profundizado la revisión de los costos actuales de la compañía a fin de detectar áreas de posibles ahorros en el corto y largo plazo. También se continúa con la revisión de la estructura organizacional y la dotación de la empresa con miras a detectar posibles reducciones en los costos fijos, todo apuntando a lograr hacer más eficiente la operación y mantener y mejorar los resultados vistos durante el último par de años. Especial atención se ha puesto en la emisión de los estados de pago de manera mensual, dentro de los primeros 10 días del mes, a fin de asegurar la pronta facturación de los servicios y por supuesto, del oportuno pago de manera de no afectar la caja de la compañía.

La crisis sanitaria vivida en el país a causa del Covid-19 ha repercutido en todas las áreas de la compañía, el personal perteneciente a las áreas administrativa y comercial se encuentra realizando teletrabajo desde el inicio de la emergencia. Desde los inicios, la empresa ha proporcionado todos los elementos de protección personal necesarios para el cuidado de las personas a fin de evitar posibles contagios: mascarillas, guantes desechables, buzos de papel, alcohol gel, entre otros. De la

misma forma, se implementaron sanitizaciones periódicas a las instalaciones de la compañía (oficinas, salas de reuniones, casino, baños, camarines, etc.) y a las locomotoras y equipos (grúas, portal grúa, reachstaker, etc.).

Las medidas anteriormente descritas han repercutido económicamente en los resultados de la compañía debido a los mayores gastos incurridos que no estaban presupuestados, tal como se indicó en los párrafos anteriores.

Tal como señalamos anteriormente, los atentados sufridos en la zona entre Ercilla y Collipulli han afectado profundamente la operación de la compañía, poniendo en riesgo la vida de nuestros colaboradores y manteniendo el transporte de carga que transita por la zona por más de tres semanas detenido, afectando el desempeño de Fepasa y los compromisos tomados con sus clientes y también incurriendo en mayores gastos de seguridad y protección de nuestros tripulantes.

La empresa continúa trabajando en el diseño e implementación de soluciones integrales en transporte y servicios de carga, confiables, seguras e innovadoras, desarrolladas a la medida de las necesidades de sus clientes.

Durante el presente período la compañía ha continuado el monitoreo de las pautas de conducción de los trenes, tendiente a lograr mejoras en el cumplimiento de los itinerarios, tiempos de tránsito y/o aprovechamiento de trenes, estos procedimientos permiten a la compañía cumplir con la promesa de servicio establecida con sus clientes, además de generar ahorro de combustible y menores emisiones. Adicionalmente, producto del impacto que tienen nuestras actividades en el medioambiente, se siguió avanzando en la medición de nuestra huella de carbono y actualmente contamos ya con la certificación de nuestro proceso de medición por parte de una empresa externa habilitada para tales efectos.

Sin embargo, las restricciones que impone el estado de la infraestructura ferroviaria no ayudan ni al crecimiento con productividad, ni a la seguridad, ni a la sustentabilidad del modo ferroviario hasta que el Estado no haga las inversiones que se requieren.

## 2. ANÁLISIS DEL BALANCE

A continuación, se presenta el Balance de la compañía agrupado según las principales cuentas de activos, pasivos y patrimonio. También se muestran los principales indicadores financieros incluyendo una explicación de los cambios respecto del periodo anterior.

Balance en mm\$	31.12.2020	31.12.2019	Variación dic.19-dic.20
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	5.345	758	4.587
Deudores por venta	14.500	16.586	-2.086
Otras Cuentas por Cobrar	3.453	4.661	-1.208
Propiedades, Planta y Equipo	72.673	70.118	2.555
Activos por impuestos diferidos	11.347	11.188	159
Otros Activos	3.443	4.294	-851
<b>Total Activos</b>	<b>110.761</b>	<b>107.605</b>	<b>3.156</b>
CxP (Proveedores)	10.503	15.036	-4.533
Deuda Financiera CP	5.714	3.054	2.660
Deuda Financiera LP	17.731	13.373	4.358
<b>Total Deuda Financiera</b>	<b>23.446</b>	<b>16.427</b>	<b>7.018</b>
Otros Pasivos	4.466	5.332	-865
<b>Total Pasivos</b>	<b>38.415</b>	<b>36.794</b>	<b>1.620</b>
<b>Patrimonio</b>	<b>72.346</b>	<b>70.811</b>	<b>1.536</b>

### RAZONES FINANCIERAS

<b>2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
$\frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Circulante}}$	1,28 Veces	1,09 Veces
<b>2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
$\frac{\text{Activo Circulante - Existencias}}{\text{Pasivo Circulante}}$	1,25 Veces	1,07 Veces

La liquidez mejoró respecto diciembre 2019, principalmente debido a la mejor posición de caja dada la disminución en las cuentas por cobrar (-12,6%) y a la nueva deuda adquirida durante 2020 por MM\$ 12.000 (MM 4.000 corto plazo de los cuales MM\$ 2.000 fueron cancelados y MM\$ 8.000 largo plazo, para financiamiento del proyecto MAPA) tomada en los meses de abril y septiembre de 2020, respectivamente.

## 2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

<b>2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Ingresos por venta</u>	5,35 Veces	5,19 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
<b>2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>365</u>	68,20 días	70,33 días
Rotación Cartera de Crédito		
<b>2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>365</u>	67,31 días	61,21 días
Rotación de proveedores		

El indicador de Período Promedio de Cobro muestra una leve mejora respecto diciembre 2019 debido a la disminución de la deuda de KDM, aunque aún mantiene un alto monto en morosidad (impacto negativo de 9,8 días en el indicador actual); y la normalización de los cobros a Codelco Teniente. La política de crédito de la empresa se mantiene a 30 días fecha de factura y la calidad del riesgo no se ha deteriorado.

## 2.3. DE ENDEUDAMIENTO

<b>2.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Pasivo Exigible</u>	0,53 Veces	0,52 Veces
Patrimonio		
<b>2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,48 Veces	0,56 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,52 Veces	0,44 Veces
Deuda Total		
<b>2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>EBITDA</u>	11,41 Veces	8,70 Veces
Gastos Financieros		

Los indicadores de endeudamiento se muestran estables respecto 2019, mejorando la cobertura de gastos financieros de la empresa respecto de diciembre 2019. La proporción de deuda corto y largo plazo muestra una variación respecto 2019 dado el aumento de la deuda de largo plazo a raíz del Proyecto MAPA.

<b>2.3.4.- ACTIVOS FIJOS</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
	<b>M\$</b>	<b>M\$</b>
Maquinaria y Equipos	113.868.836	109.227.756
Otros Activos Fijos	32.137.527	29.738.361
Depreciación	(70.401.217)	(65.120.493)
<b>Total Activos Fijos Netos</b>	<b>75.605.146</b>	<b>73.845.624</b>

## 2.4. DE RENTABILIDAD

<b>2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	3,03%	3,36%

<b>2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	1,98%	2,21%

<b>2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES</b>	<b>31-12-2020</b>	<b>31-12-2019</b>
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	3,35%	3,56%

Los indicadores de rentabilidad muestran una leve baja respecto del año 2019, debido a los menores resultados operacionales, a nivel de ebitda y de resultado antes de impuesto, todos ya comentados previamente. La compañía continúa trabajando en el control estricto de los gastos, además de un conjunto de otras medidas de carácter comercial y operacional.



### 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 positivo de **MM\$ 4.587**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.12.2020	31.12.2019	Variación dic.20-19
De la Operación	7.591	8.210	-618
De Financiamiento	4.552	-2.520	7.072
De Inversión	-7.556	-5.984	-1.572
<b>Flujo Neto del Ejercicio</b>	<b>4.587</b>	<b>-294</b>	<b>4.881</b>

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 7.591** que representan un deterioro de **MM\$ -618** respecto del año 2019. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 7.556**; **MM\$1.572** más que el año 2019, generando una caja neta al final del año de **MM\$ 5.345**; afectada positivamente por el flujo de financiamiento de **MM\$ 4.552** en el período (**MM\$ 7.072** más que igual período de 2019).

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	31.12.2020	31.12.2019	Variación dic.20-19
Ingresos	80.524	81.646	-1.122
Pagos a proveedores	-58.890	-61.140	2.249
Pagos a los empleados	-11.787	-11.537	-250
Intereses pagados	0	0	0
Inversiones en activo fijo	-7.556	-5.984	-1.572
Deuda adquirida	12.597	515	12.082
Pago de deuda	-6.784	-1.589	-5.195
Dividendos pagados	-714	-636	-79
Otras variaciones de efectivo	-2.803	-1.569	-1.233
Caja inicial	758	1.052	-294
<b>Caja al cierre del período</b>	<b>5.345</b>	<b>758</b>	<b>4.587</b>

Las principales variaciones del flujo se relacionan con la adquisición de nueva deuda (corto y largo plazo), también se tuvo mayores inversiones en activo fijo y amortizaciones de deuda de corto plazo mayores, en comparación, con el año 2019.

## 6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

### Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de diciembre de 2020, el **2,0%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **8,2%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). El **89,8%** restante está en pesos no reajustables y corresponde, principalmente, a deuda adquirida durante los años 2016 y 2017 que fue renegociada en junio de 2019, además de nueva deuda de corto plazo adquirida en abril de 2020 y de largo plazo adquirida en septiembre 2020.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, al igual que los dos créditos en pesos tomados durante 2020, de corto y largo plazo, los mismo sucede con los contratos de arrendamiento en USD y las tasas de los créditos en pesos están

pactadas a tasa variable en base a la TAB de 180 días. Los créditos a tasa variable son susceptibles de pasar a tasa fija en cualquiera de sus vencimientos.

Para el caso de la filial Transportes FEPASA Limitada el **100,0%** de la deuda financiera está en UF a tasa fija.

Es importante destacar que dado que **FEPASA** y su Filial tienen ingresos y costos mayoritariamente en pesos (con polinomios de reajuste), al tener pasivos en pesos, se produce un hedge natural de flujo de caja.

#### *Tipo de cambio:*

Los ingresos y costos de la Sociedad se denominan principalmente en pesos o UF.

Composición de los activos y pasivos en distintas monedas al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019:

	31.12.2020	31.12.2019	Variación
	MM\$	MM\$	MM\$
<b>Activos</b>			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Dólar (US\$)	3.581.402	887.200	2.694.202
Pesos no reajustables	107.179.534	106.717.950	461.584
<b>Total Activos</b>	<b>110.760.936</b>	<b>107.605.150</b>	<b>3.155.786</b>
<b>Pasivos</b>			
<b>Pasivos Circulantes</b>			
UF y Pesos reajustables	971.907	1.261.821	(289.914)
Dólar (US\$)	961.235	1.394.664	(433.429)
Euros	12.273	10.061	2.212
Pesos no reajustables	16.665.847	17.905.735	(1.239.889)
<b>Total</b>	<b>18.611.262</b>	<b>20.572.281</b>	<b>(1.961.019)</b>
<b>Pasivos Largo Plazo</b>			
UF y Pesos reajustables	164.916	499.261	(334.345)
Pesos no reajustables	17.820.164	13.452.969	4.367.195
<b>Total</b>	<b>19.803.335</b>	<b>16.222.160</b>	<b>3.581.175</b>
<b>Total Pasivos</b>	<b>38.414.597</b>	<b>36.794.441</b>	<b>1.620.156</b>
<b>Patrimonio</b>			
Pesos no reajustables	72.346.339	70.810.709	1.535.630
<b>Total Patrimonio</b>	<b>72.346.339</b>	<b>70.810.709</b>	<b>1.535.630</b>

## 7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del año 2020 nuestra filial entregó resultados negativos, pasando desde una utilidad antes de impuesto de MM\$ 43 en 2019 a una pérdida de MM\$ -50 en 2020, lo anterior debido principalmente a un ajuste a la baja en las tarifas del transporte para Enaex (polinomio de reajuste no considera el Impuesto Específico Variable del petróleo diésel). Pese a lo anterior, se han registrado un aumento de los viajes reales desde 4.370 viajes en 2019 hasta 4.792 viajes en 2020. Los costos de explotación aumentaron un 5,9% (MM\$ 2.499 en 2020 versus MM\$ 2.359 en 2019) frente a un aumento del 5,1% en los Ingresos en igual período los que, tal como explicamos anteriormente, se vieron afectados por la disminución en las tarifas del transporte para Enaex durante el último semestre del año. Las principales variaciones en costos y gastos están centradas en Costos de Personal (-13,7%), transporte del personal (-18,1%) debido a la emergencia sanitaria del Covid-19; costos de mantenimiento de camiones (-5,2%); y un ahorro en depreciación (+1,9%).

Finalmente, la pérdida después de impuesto durante el año 2020 se situó en MM\$ -36 comparado con una utilidad de MM\$ 39 en 2019.

Este año se continúa con los viajes a Minera Collahuasi y Codelco Gaby de manera periódica, además de Planta Enaex Punta Teatinos, Mantos Verdes de forma esporádica y se han incorporado los viajes periódicos a Minera Escondida a través de nuestro cliente Magotteaux.