

## 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 marzo de 2021 y 2020, 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	31.03.2021 MM\$	31.03.2020 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	17.097	17.914	-4,56%
Costo de ventas	(14.866)	(15.340)	3,09%
<b>Ganancia bruta</b>	<b>2.231</b>	<b>2.574</b>	<b>-13,34%</b>
Gasto de administración	(1.382)	(1.358)	-1,72%
Otros ingresos, por función	76	23	226,19%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	128	(20)	725,55%
Ingresos financieros	3	4	-36,78%
Costos financieros	(151)	(204)	25,96%
Diferencias de cambio	31	(127)	124,52%
<b>Ganancia (pérdida), antes de impuestos</b>	<b>935</b>	<b>893</b>	<b>4,79%</b>
Gasto por impuestos a las ganancias	75	36	109,39%
<b>Ganancia (pérdida)</b>	<b>1.011</b>	<b>929</b>	<b>8,83%</b>
Depreciación	(1.414)	(1.314)	-7,59%
<b>EBITDA</b>	<b>2.339</b>	<b>2.553</b>	<b>-8,41%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>13,68%</b>	<b>14,25%</b>	
Miles de Tons-Km (*)	284.299	256.730	10,74%
Miles de Tons (*)	1.744	1.740	0,23%

(\*) solo considera transporte ferroviario.

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

La compañía mostró durante el primer trimestre del año 2021 respecto de igual período de 2020 un aumento en las toneladas transportadas de un **0,23%** y un aumento de un **10,74%** en las toneladas-kilometro transportadas. En la siguiente tabla podemos ver las variaciones para cada segmento:

<i>valores en miles</i>	Toneladas			Toneladas-kilómetro		
	2020	2021	Δ %	2020	2021	Δ %
Celulosa	571	552	-3,4%	98.555	105.275	6,8%
Forestal	152	181	19,0%	26.480	36.406	37,5%
Minería	530	575	8,5%	93.098	98.335	5,6%
Residuos	378	268	-29,0%	21.546	15.296	-29,0%
Contenedores	101	147	45,7%	16.047	24.308	51,5%
Graneles	7	14	95,3%	961	1.664	73,3%
Industrial	0	6	1618,7%	43	3.014	6907,2%
<b>Total</b>	<b>1.740</b>	<b>1.744</b>	<b>0,23%</b>	<b>256.730</b>	<b>284.299</b>	<b>10,74%</b>

Los negocios Forestal y Celulosa, combinados, se vieron levemente favorecidos en el transporte de carga (1,3%) principalmente por un efecto combinado entre mayor transporte de trozos (+19%) equivalente a 29 mil toneladas y un menor transporte de celulosa (-3,4%) que asciende a menos 19 mil doscientas toneladas. Los negocios Industrial y Graneles mostraron un aumento combinado de 12 mil toneladas (+167,9%); en el sector Residuos se tuvo un menor movimiento de carga (-29,0%) de aproximadamente 110 mil toneladas menos debido 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 45 mil toneladas (+8,5%) explicadas por un efecto combinado de baja en el transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (-25,4%) principalmente atribuido a las lluvias del día 30 de enero de 2021 lo que significó una detención del transporte ferroviario durante 7 días; además de un aumento en el transporte de concentrado de cobre y cobre metálico (+16,5% y +11,2% respectivamente), ambos para Codelco Teniente; también efectuamos un mayor transporte de concentrado de cobre (+21,2%) para Angloamerican. Finalmente, el negocio de contenedores tuvo un mayor movimiento equivalente a 46 mil toneladas (+45,7%). Con todo lo anterior, los ingresos en el transporte ferroviario aumentaron en **MM\$ 608 (6,1%)** pasando de **MM\$ 9.998** en 2020 a **MM\$ 10.607** en el primer trimestre de 2021. Por su parte los ingresos por Servicios y Otros se redujeron en **MM\$ 1.425 (-18%)**, llegando a **MM\$ 6.490**, 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 no estuvieron presente en el primer trimestre de 2021. Para el caso de nuestra filial Transportes Fepasa Ltda. en la segunda región del país, se aprecia una disminución en los ingresos de **MM\$ 218 (-30,2%)** alcanzando los **MM\$ 504** durante el primer trimestre de 2021. Considerando todas las fuentes de ingresos: Ferroviaria, Camiones y Servicios, se aprecia una baja total en los Ingresos de Actividades Ordinarias de **MM\$ 817** equivalente a un **4,56%** menos, llegando a **MM\$ 17.097**.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa reanudó sus operaciones al sur de la ciudad de Temuco después de la puesta en operaciones de los Puentes Toltén y Cautín, a más de cuatro años de ocurrido el colapso del primero, sin embargo, un menor transporte de 19 mil toneladas en total (-3,4%) se debió a un efecto combinado producto de una parada general de planta en Nueva Aldea incluyendo una demora en su reanudación, además de una parada general de planta de 10 días en Planta Valdivia, lo anterior combinado con un aumento de los envíos desde Planta Constitución a Santiago. Por otro lado, continuamos lidiando con los problemas de seguridad registrados en la zona roja, específicamente entre Ercilla y Collipulli, en donde hemos tenido que destinar recursos adicionales en materia de seguridad para nuestras tripulaciones y mantener la continuidad operacional del modo ferroviario de carga. También se ha buscado continuar creciendo en el transporte de trozos de madera durante este primer trimestre en comparación con el mismo período del año anterior, impulsado principalmente por un aumento en los envíos de Forestal Arauco y Forestal Mininco (17,6% y 19,7%, respectivamente), todo sumado generó un aumento de **19%** en toneladas totales. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo, incluida celulosa y trozos, aumentó en un **1,3%** las toneladas totales transportadas, pero aumentó un **13,3%** en toneladas-kilómetro dada la reanudación de las operaciones en Mariquina; lo anterior significó un incremento de **MM\$ 952** como aporte a los ingresos de la compañía (**+22,3%**).

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró un aumento de **8,5%**, medido en toneladas, en el primer trimestre del año 2021 respecto de igual período de 2020, sin embargo los ingresos por este mismo concepto cayeron, pasando de **MM\$ 3.994 a MM\$ 3.686 (-7,7%)**; por un efecto combinado de baja en el transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (-25,4%) principalmente atribuido a las lluvias del día 30 de enero de 2021 lo que significó una detención del transporte ferroviario durante 7 días, además de un aumento en el transporte de concentrado de cobre y cobre metálico (+16,5% y +11,2% respectivamente), ambos para Codelco Teniente lo que estuvo acompañado de una baja en las tarifas debido a los polinomios de reajuste (-15,6% y -2,1% respectivamente); también efectuamos un mayor transporte de concentrado de cobre (+21,2%) para Angloamerican. Por otro lado, las ventas rodoviarías y de servicios para la minería

cayeron desde **MM\$ 4.714** a **MM\$ 4.010**; principalmente debido al término del transporte de escoria para Codelco Teniente en febrero 2020, no habiendo estado presente este servicio durante el primer trimestre de 2021.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, residuos, contenedores e industrial** se tuvo un dispar desempeño: mientras contenedores y graneles tuvieron crecimientos en sus ingresos de 43,9% y 55%, respectivamente, los primeros explicados por un aumento en las frecuencias Santiago-VIII Región además de incrementos entre San Antonio y Santiago y el envío de cargas refeers desde la VIII Región hacia San Antonio; mientras que los segundos se deben a un aumento del 95,3% en toneladas transportadas, principalmente debido al transporte para Molinera San Cristóbal que permitió incrementar los ingresos para el primer trimestre de 2021. Por otro lado, residuos e industrial registraron caídas en sus ingresos de un 29% y 73,2%, respectivamente. Con todo, los ingresos de estos segmentos cayeron en lo que va de 2021 en **MM\$ 643**, respecto de 2020, alcanzando los **MM\$ 3.303.-**

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 17.097** con una disminución de **MM\$ 817** (-4,56%) respecto del año 2020, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	31.03.2021 MM\$	31.03.2020 MM\$	Variación MM\$
<b>Ingresos Netos Ferroviarios</b>	<b>10.607</b>	<b>9.998</b>	<b>608</b>
Forestal	4.905	3.952	953
Minería	3.687	3.994	(307)
Otros sectores	2.015	2.053	(37)
<b>Servicios y Otros</b>	<b>6.490</b>	<b>7.916</b>	<b>(1.425)</b>
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>	<b>17.097</b>	<b>17.914</b>	<b>(817)</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\$ 474** respecto del primer trimestre del año 2020, lo anterior por un efecto combinado entre la disminución de algunos ítems como: gastos de Servicios Multimodales **MM\$ 783** debido principalmente a la finalización durante el mes de febrero de 2020 del servicio spot de transporte de escoria para Codelco Teniente; menor costos de combustible por **MM\$ 139** debido a un efecto combinado de menores precios de compra (-14%) y mayor consumo (+9,1%) de litros dada la mayor distancia recorrida, otros costos variables que muestran una baja respecto al año 2020 son principalmente costos de asesorías **MM\$ 53** (51,1%) y gastos de mantenimiento por **MM\$ 32**; por otro lado se han tenido mayores costos en el peaje variable por **MM\$ 149** (13,3%) y depreciación por **MM\$ 182** (14,1%) ambos debido a los mayores toneladas-kilómetro transportadas, además el alta de activos rodantes (carros) en el ítem "Propiedades, Plantas y Equipos"; un aumento mayores costos de transporte de tripulantes por **MM\$ 166** (58,3%) a razón de la emergencia sanitaria por el COVID-19 que nos sigue afectando, también tenemos mayores costos por seguridad y vigilancia por **MM\$ 41** (22,7%) debido al mayor costo en patrullajes y vigilancia en la zona roja.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta se situara en torno al **13%** (14,4% para 2020). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de administración y los gastos financieros respecto del mismo período de 2020, que veremos a continuación, llevaron a que, al cierre del primer trimestre del año 2021, la compañía aumentara sus utilidades antes de impuesto en un 4,79%; alcanzando **MM\$ 935,5** (**MM\$ 892,7** en 2020).

### 1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 33** (2,4%) respecto del año anterior, dado un efecto combinado impulsado principalmente por un aumento considerable en gastos generales por MM\$ 73 (190%) 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; así como también en los gastos de seguros por MM\$ 62 (36,6%) debido al aumento de primas dados los siniestros ocurridos durante el año 2020, principalmente, en la zona roja y desrielos con compromiso de carga en otras zonas de la red ferroviaria y finalmente gastos generales por MM\$ 6 (8,7%); por otro lado, una disminución de los gastos en asesorías por MM\$ 42 (12,9%), y de los costos de personal por MM\$ 66 (10,7%).

### 1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, en el año acumulado el Resultado No Operacional mostró cifras positivas por **MM\$ 86**, comparados con los resultados negativos del año 2020 que ascendieron a **MM\$-323**. Las principales variaciones se explican por ganancias por diferencia de tipo de cambio por **MM\$31**, (MM\$-127 en 2020); una disminución en los costos financieros pasando de **MM\$ -204** en 2020 a **MM\$ -151** en 2021 debido a una disminución de las tasas de interés, además de un incremento en “otros ingresos” y “Otras Ganancias” ambos por **MM\$ 204** en 2021 comparados con los **MM\$ 3** de 2020; principalmente debido a la liquidación de diversos siniestros con compañías de seguros.

### 1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; una disminución en la facturación por **MM\$ 817** (-4,56%), una baja en los costos directos de venta (**3,09%**), un incremento en los gastos de administración y ventas (**1,72%**) y un incremento en la utilidad No Operacional (**126,7%**), todos comparados con igual período del año anterior, la sociedad mostró cifras acumuladas a marzo de 2021 como utilidad antes de impuestos de **MM\$ 935,5** (4,79%) en comparación con el resultado acumulado de 2020, en donde las ganancias antes de impuesto alcanzaron **MM\$ 892,7**. El Ebitda, sin embargo, mostró una baja del 8,41% respecto a igual período del año 2020, principalmente dado un menor resultado operacional.

### 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. Se mantiene especial atención en el proceso de 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 continúa afectando la estructura de costos de la compañía a través de los incrementos en los costos de transporte de nuestros tripulantes y mecánicos, así como en los costos de sanitización de las instalaciones de la compañía. El personal perteneciente a las áreas administrativa y comercial se encuentra realizando teletrabajo desde el inicio de la pandemia. 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.).

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 manteniéndonos alerta sobre los acontecimientos que puedan ocurrir en la zona.

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\$	31.03.2021	31.12.2020	Variación dic.20-mar.21
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	3.694	5.345	-1.651
Deudores por venta	10.366	14.500	-4.134
Otras Cuentas por Cobrar	6.797	3.453	3.344
Propiedades, Planta y Equipo	74.083	72.673	1.410
Activos por impuestos diferidos	11.405	11.347	58
Otros Activos	3.334	3.443	-110
<b>Total Activos</b>	<b>109.679</b>	<b>110.761</b>	<b>-1.082</b>
CxP (Proveedores)	9.520	10.503	-982
Deuda Financiera CP	4.764	5.714	-950
Deuda Financiera LP	17.786	17.731	55
<b>Total Deuda Financiera</b>	<b>22.550</b>	<b>23.446</b>	<b>-896</b>
Otros Pasivos	4.555	4.466	89
<b>Total Pasivos</b>	<b>36.625</b>	<b>38.415</b>	<b>-1.789</b>
<b>Patrimonio</b>	<b>73.054</b>	<b>72.346</b>	<b>707</b>

## RAZONES FINANCIERAS

### 2.1. DE LIQUIDEZ

<b>2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-12-2020</b>
<u>Activo Circulante</u>	1,27 Veces	1,28 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		
<b>2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-12-2020</b>
<u>Activo Circulante - Existencias</u>	1,24 Veces	1,25 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		

La liquidez se mantuvo estable, en similares niveles a los tenido en el último trimestre de 2020.

## 2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

<b>2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-12-2020</b>
<u>Ingresos por venta</u>	6,16 Veces	5,4 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
<b>2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-12-2020</b>
<u>365</u>	59,22 días	68,2 días
Rotación Cartera de Crédito		
<b>2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-12-2020</b>
<u>365</u>	53,56 días	67,9 días
Rotación de proveedores		

El indicador de Período Promedio de Cobro muestra una gran mejora respecto diciembre 2020 debido a la disminución de la deuda de KDM 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>31-03-2021</b>	<b>31-12-2020</b>
<u>Pasivo Exigible</u>	0,50 Veces	0,53 Veces
Patrimonio		
<b>2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-12-2020</b>
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,46 Veces	0,48 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,54 Veces	0,52 Veces
Deuda Total		
<b>2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-03-2020</b>
<u>EBITDA</u>	15,52 Veces	12,54 Veces
Gastos Financieros		

Los indicadores de endeudamiento se muestran estables mejorando la cobertura de gastos financieros de la empresa respecto de diciembre 2020. La proporción de deuda corto y largo plazo se muestra en niveles similares a los de 2020 incluso con la incorporación del crédito adquirido en septiembre de 2020 para el financiamiento del Proyecto MAPA.

<b>2.3.4.- ACTIVOS FIJOS</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-12-2020</b>
	<b>M\$</b>	<b>M\$</b>
Maquinaria y Equipos	114.151.459	113.868.836
Otros Activos Fijos	34.517.456	32.137.527
Depreciación	(71.857.022)	(70.401.217)
<b>Total Activos Fijos Netos</b>	<b>76.811.893</b>	<b>75.605.146</b>

## 2.4. DE RENTABILIDAD

<b>2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-03-2020</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	1,38%	1,30%

<b>2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-03-2020</b>
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	0,92%	0,88%

<b>2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES</b>	<b>31-03-2021</b>	<b>31-03-2020</b>
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	1,15%	1,70%

Los indicadores de rentabilidad muestran una mejora respecto del año 2020, debido a los mejores resultados de este primer trimestre de 2021. 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 negativo de **MM\$-1.651**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.03.2021	31.03.2020	Variación mar.21-20
De la Operación	2.283	2.458	-176
De Financiamiento	-1.285	-346	-939
De Inversión	-2.649	-2.675	27
<b>Flujo Neto del Ejercicio</b>	<b>-1.651</b>	<b>-563</b>	<b>-1.088</b>

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 2.283** que representan un deterioro de **MM\$ -176** respecto del año 2020. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 2.649**; similar al primer trimestre de 2020, generando una caja neta al final del trimestre de **MM\$ 3.694**; afectada positivamente por la caja inicial del año 2021.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	31.03.2021	31.03.2020	Variación mar.21-20
Ingresos	24.492	24.569	-77
Pagos a proveedores	-18.146	-18.347	201
Pagos a los empleados	-3.132	-3.007	-125
Intereses pagados	0	0	0
Inversiones en activo fijo	-2.649	-2.675	27
Deuda adquirida	0	0	0
Pago de deuda	-1.258	-312	-945
Dividendos pagados	0	0	0
Otras variaciones de efectivo	-959	-790	-168
Caja inicial	5.345	758	4.587
<b>Caja al cierre del período</b>	<b>3.694</b>	<b>195</b>	<b>3.499</b>

Las principales variaciones del flujo se relacionan con el pago de deuda de corto plazo, así como con el pago a proveedores y los empleados (Bono de termino de negociación con el Sindicato de Administrativos y Profesionales) y finalmente con otras variaciones de efectivo, en comparación con el primer trimestre de 2020.

## 6. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

### Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de marzo de 2021, el **1,4%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **8,5%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). El **90,1%** 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 largo plazo adquirida en septiembre 2020.

Las tasas de interés de los créditos en UF se encuentran fijas, al igual que la del crédito en pesos tomado durante 2020, de 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 marzo 2021 y 31 de diciembre de 2020:

	31.03.2021	31.12.2020	Variación
	MMS	MMS	MMS
<b>Activos</b>			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Dólar (US\$)	4.513.387	3.581.258	932.129
Pesos no reajustables	105.165.728	107.179.678	(2.013.950)
<b>Total Activos</b>	<b>109.679.115</b>	<b>110.760.936</b>	<b>(1.081.821)</b>
<b>Pasivos</b>			
<b>Pasivos Circulantes</b>			
UF y Pesos reajustables	846.485	971.907	(125.422)
Dólar (US\$)	1.326.813	961.235	365.578
Euros	-	12.273	(12.273)
Pesos no reajustables	14.702.793	16.665.847	(1.963.054)
<b>Total</b>	<b>16.876.091</b>	<b>18.611.262</b>	<b>(1.735.171)</b>
<b>Pasivos Largo Plazo</b>			
UF y Pesos reajustables	134.617	164.916	(30.299)
Pesos no reajustables	17.854.217	17.820.164	34.053
<b>Total</b>	<b>19.749.322</b>	<b>19.803.335</b>	<b>(54.013)</b>
<b>Total Pasivos</b>	<b>36.625.413</b>	<b>38.414.597</b>	<b>(1.789.184)</b>
<b>Patrimonio</b>			
Pesos no reajustables	73.053.702	72.346.339	707.363
<b>Total Patrimonio</b>	<b>73.053.702</b>	<b>72.346.339</b>	<b>707.363</b>

## 7. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del primer trimestre de 2021 nuestra filial continúa mostrando resultados negativos, tal como lo viene haciendo desde inicios del tercer trimestre de 2020, pasando desde una utilidad antes de impuesto de **MM\$ 36,3** en 2020 a una pérdida de **MM\$ -76** en el primer trimestre de 2021, 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) lo que ha junto a una disminución de los viajes, pasando de 1.186 en el primer trimestre de 2020 a solamente 993 en igual período de 2021 (-16,2%), han significado una disminución en los ingresos de **MM\$ -218** (-30,3%). Con todo lo anterior, la pérdida después de impuesto durante el primer trimestre de 2021 se situó en **MM\$ -57,8**; mientras que igual período de 2020 las utilidades llegaron a \$ 24,1.