

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

Con el propósito de realizar un análisis comparativo de los Estados Financieros Consolidados al 30 de septiembre de 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).

RESULTADOS	30.09.2021 MM\$	30.09.2020 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	52.596	47.796	10,04%
Costo de ventas	(45.599)	(42.412)	-7,51%
Ganancia bruta	6.997	5.384	29,96%
Gasto de administración	(4.194)	(3.704)	13,22%
Otros ingresos, por función	507	67	656,96%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	325	(65)	n.a.
Ingresos financieros	6	275	-97,88%
Costos financieros	(427)	(526)	-18,88%
Deterioro de valor (NIIF9)	(13)	0	n.a.
Diferencias de cambio	(76)	(116)	-34,55%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	3.126	1.315	137,77%
Gasto por impuestos a las ganancias	96	39	144,03%
Ganancia (pérdida)	3.222	1.354	137,96%
Depreciación	(4.424)	(3.988)	10,95%
EBITDA	7.735	5.735	34,88%
Margen EBITDA	14,71%	12,00%	
Miles de Tons-Km (*)	892.785	770.169	15,92%
Miles de Tons (*)	4.985	5.137	-2,96%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró durante los primeros nueve meses del año 2021, respecto de igual período de 2020, una disminución en las toneladas transportadas de **2,98%** y un aumento las toneladas-kilómetro transportadas de un **15,92%**. En la siguiente tabla podemos ver las variaciones para cada segmento:

valores en miles	Toneladas			Toneladas-kilómetro		
	2020	2021	Δ %	2020	2021	Δ %
Celulosa	1.747.112	1.810.752	4,0%	295.506.178	357.747.276	21,0%
Forestal	362.700	489.472	35,0%	71.659.723	118.274.930	65,0%
Minería	1.733.276	1.803.582	4,0%	294.617.494	306.068.970	4,0%
Residuos	968.700	363.225	-63,0%	55.215.900	20.703.825	-63,0%
Contenedores	286.016	464.638	62,0%	45.435.765	81.439.052	79,0%
Graneles	38.051	46.113	21,0%	7.255.928	5.489.431	-24,0%
Industrial	1.542	6.727	336,0%	477.783	3.061.998	541,0%
Total	5.137.398	4.984.508	-2,98%	770.168.772	892.785.481	15,92%

Los negocios Forestal y Celulosa, combinados, se vieron favorecidos en el transporte de carga (+9,0%) principalmente por un mayor transporte de trozos (+35%) equivalente a 127 mil toneladas y un mayor transporte de celulosa (+4,0%) equivalente a 63 mil seiscientas toneladas. En el caso de la Minería se tuvo un aumento de 70 mil trescientas toneladas (+4%) explicadas por un efecto combinado de baja en el transporte de cobre metálico para Angloamerican y de concentrado de cobre para Codelco Andina (-4%, -3.428 toneladas y -12%, -62.518 toneladas, respectivamente) y a un aumento del transporte de concentrado de cobre para Angloamerican (+11%; 84 mil setecientas toneladas), además de mayor transporte de concentrado de cobre y de cobre metálico para Codelco Teniente (+22%, 37 mil seiscientas ochenta toneladas y +6%, 13 mil ochocientas toneladas, respectivamente). El negocio de Residuos mostró un retroceso de 605 mil cuatrocientas toneladas (-63%) debido a la decisión del cliente de incrementar el transporte vía camión en desmedro del tren, poniendo termino unilateral del contrato que mantenía con Fepasa. Con todo lo anterior, los ingresos en el transporte ferroviario aumentaron en MM\$ 5.716 (+20,3%) pasando de MM\$ 28.132 en 2020 a MM\$ 33.848 a septiembre de 2021. Contenedores, Graneles e Industrial mantienen el alza mostrada durante la primera mitad del año, alcanzando las 517 mil cuatrocientas ochenta toneladas a septiembre de 2021 (+58,9%, +192 mil toneladas comparado con septiembre de 2020).

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el Sector Forestal, especialmente celulosa, la empresa reanudó sus operaciones al sur de la ciudad de Temuco en enero del presente año después de la puesta en operaciones de los Puentes Toltén y Cautín, a más de cuatro años de ocurrido el colapso del primero. Para este segmento se generó un mayor transporte equivalente a 63 mil seiscientas toneladas (+4,0%), lo anterior, debido 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 y por otro lado debido a un aumento de los envíos desde Planta Constitución a Santiago. 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 la protección de nuestras tripulaciones y con el fin de mantener la continuidad operacional del modo ferroviario de carga. El crecimiento en el transporte de trozos de madera es notorio respecto de igual período del año 2020, registrando un aumento de transporte equivalente a 126 mil ochocientas toneladas (+35%), impulsado principalmente por un aumento en los envíos de Forestal Mininco y Forestal Arauco (+36% y +33%, respectivamente). Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo, incluida celulosa y trozos, aumentó en un 9% las toneladas totales transportadas y un 29,6% en toneladas-kilómetro, este último se debe a reanudación de las operaciones en Mariquina y los transportes de celulosa entre Planta Constitución y la ciudad de Santiago; lo anterior significó un incremento de **MM\$ 5.160** como aporte a los ingresos de la compañía (+42,6%).

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró un aumento de **4%**, medido en toneladas, entre enero y septiembre de 2021 respecto de igual período de 2020, retrocediendo respecto del incremento que se había apreciado hasta junio de este año. Por su parte los ingresos por este mismo concepto aumentaron, pasando de **MM\$ 11.558 a MM\$ 12.018 (+4%)**; lo anterior se explica por un efecto combinado de baja en el transporte de cobre metálico para Angloamerican y de concentrado de cobre para Codelco Andina que estuvo afectado por una huelga de la división minera de más de 25 días (-4%, -3.428 toneladas y -12%, 62.518 toneladas, respectivamente); además de un aumento del transporte de concentrado de cobre para Angloamerican (+11%; 84 mil setecientas toneladas), y de mayor transporte de concentrado de cobre y de cobre metálico para Codelco Teniente (+22%, 37 mil seiscientas ochenta toneladas y +6%, 13 mil ochocientas toneladas, respectivamente). Por otro lado, las ventas rodovitarias y de servicios para la minería subieron desde **MM\$ 11.053** en 2020 a **MM\$ 12.055** acumulado a septiembre de 2021; principalmente debido a mayores servicios para los contratos con Codelco Teniente y Angloamerican, ambos asociados al transporte de concentrado de cobre.

En el caso de otros tipos de cargas como **graneles, residuos, contenedores e industrial** se tuvo un dispar desempeño: mientras contenedores ha mostrado un crecimiento en sus ingresos de 72% explicados por un aumento en las frecuencias Santiago-VIII Región, seguido de incrementos en los viajes entre San Antonio y Santiago, además del envío de cargas refeers desde la VII Región hacia el puerto de San Antonio. Por otro lado, graneles mantuvo sus ingresos respecto al año 2020 (MM\$

312 vs MM\$ 311, en 2021 y 2020 respectivamente), finalmente residuos e industrial registraron caídas en sus ingresos de un 62,5% y 73%, respectivamente; los primeros debido a la decisión del cliente KDM de incrementar el transporte vía camión en desmedro del tren, poniendo termino unilateral del contrato que mantenía con Fepasa y los segundos debido a la base comparativa del año 2020 que incluyó un servicio spot de transporte de rocas para el puente Pilmaiquén por encargo de EFE, servicio que no tuvo símil durante 2021. Con todo, los ingresos de estos segmentos cayeron en lo que va de 2021 en **MM\$ 675 (-10,6%)**, respecto de 2020, alcanzando los **MM\$ 5.677.-**

Por su parte los ingresos por Servicios y Otros se redujeron en **MM\$ 916 (-4,7%)**, llegando a **MM\$ 18.748**, esto incluye la disminución en los ingresos de filial Transportes Fepasa Ltda. en la segunda región del país, donde se aprecia una caída en los ingresos de **MM\$ 1.219 (-61,2%)** alcanzando los **MM\$ 773** acumulado a septiembre de 2021.

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 52.596** con un aumento de **MM\$ 4.800 (+10%)** respecto del año 2020, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	30.09.2021 MM\$	30.09.2020 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	33.848	28.132	5.716
Forestal	16.480	11.340	5.140
Minería	12.018	11.558	460
Otros sectores	5.350	5.233	116
Servicios y Otros	18.748	19.664	(916)
Ingresos de actividades ordinarias	52.596	47.796	4.800

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 mayor costo por **MM\$ 3.186** en los nueve meses que van corrido del año respecto del 2020, lo anterior por un efecto combinado entre la disminución de algunos ítems como: gastos de asesorías **MM\$ 134**; menores gastos de mantenimiento de instalaciones, mantenimiento de vías y otros por **MM\$315**; y por otro lado mayores costos de combustible por **MM\$ 841** debido a un efecto combinado de mayores precios de compra (+26,3%) y mayor consumo (+12,2%) de litros dada la mayor distancia recorrida, otros costos variables que muestran un aumento respecto 2020 son principalmente costos de peajes pagados a EFE por **MM\$ 788 (+12,6%)**, mayor depreciación por **MM\$ 437 (+11,1%)** debido al mayor uso de carro y locomotoras producto del mayor toneladas-kilómetro recorrido, mayores costos de personal por **MM\$ 507 (6,4%)** debido gastos de indemnización al personal de la filial Transportes Fepasa, además del pago de bono de termino de negociación con el Sindicato de Los Andes, además del aumento en los gastos de servicios multimodales y división camiones, ambos por **MM\$ 538**, y acompañado de un aumento en los costos de mantenimiento de carros, locomotoras y grúas por **MM\$ 294 (12,6%)**; adicionalmente, se registró un aumento mayores costos de transporte de tripulantes por **MM\$ 167 (21,79%)** a razón de la emergencia sanitaria por el COVID-19 que nos sigue afectando, también tenemos mayores costos por seguridad y vigilancia por **MM\$ 233 (42,8%)** debido al mayor costo en patrullajes y vigilancia en la zona roja, así como otros costos del personal asociado a servicios de tripulantes de patio en la Base Mariquina por **MM\$ 79**.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta acumulada a septiembre de 2021 se situara en torno al **13,3%** (11,3% para 2020 en igual período). 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 mes de septiembre de 2021, la compañía aumentara sus utilidades antes de impuesto en un 137,8%; alcanzando **MM\$ 3.126** (MM\$ 1.315 en 2020).

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 490** (13,2%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por un aumento en gastos de seguros por **MM\$ 175** (31,8%), por aumento en las primas de las pólizas de terrorismo, transporte de carga y de responsabilidad civil debido atentados sufridos en 2020 en la zona roja y a los desrielos por el mal estado de la vía (por ejemplo: desrielo en Diquin que involucró seis carros cargados con celulosa caídos al río Bío Bío en agosto pasado), mayores gastos de personal por **MM\$ 69** incluyendo capacitación, también se registraron mayores costos en indemnizaciones por **MM\$ 53**; gasto en bono de termino de negociación del Sindicato de Administrativos y profesionales por **MM\$ 53** y gastos generales -sanitizaciones, gastos notariales, consumos básicos, cotas sociales entre otros- por **MM\$ 92**, todo acompañado de mayores costos de asesoría por **MM\$ 17**, entre otros.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, en el año acumulado el Resultado No Operacional mostró cifras positivas por **MM\$ 688**, comparados con los resultados negativos del año 2020 que ascendieron a **MM\$-365**. Las principales variaciones se explican por un incremento en “Otros Ingresos” y “Otras Ganancias”, ambos combinados, por **MM\$ 832** en 2021 comparados con los **MM\$ 2** de 2020, lo anterior principalmente debido a la liquidación de diversos siniestros con compañías de seguros y a la venta de los activos de Transportes Fepasa; también se registraron menores costos por diferencia de tipo de cambio por **MM\$-76**, (**MM\$-116** en 2020); una disminución en los costos financieros pasando de **MM\$ -526** en 2020 a **MM\$ -427** en 2021 debido a un efecto combinado de menor capital adeudado y una disminución de las tasas de interés. A lo anterior se suma un efecto negativo por menores ingresos financieros -cobro de intereses moratorios- por **MM\$ 6** el presente año comparado con los **MM\$ 275** de 2020.

1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 4.800 (+10%)**, un aumento los costos directos de venta por **MM\$ 3.186 (+7,5%)**, un incremento en los gastos de administración y ventas por **MM\$ 490 (+13,2%)** y una mejora en el Resultado No Operacional de **MM\$ 688**, todos comparados con igual período del año anterior, la compañía mostró utilidades antes de impuesto, acumuladas a septiembre de 2021, por **MM\$ 3.126 (+137,8%)** en comparación con el resultado acumulado igual período de 2020, en donde las ganancias antes de impuesto alcanzaron **MM\$ 1.315**. El Ebitda, de igual manera, mostró un aumento del 34,9% respecto a igual período del año 2020, llegando a los **MM\$ 7.735** (MM\$ 5.735 en 2020).

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.

1. ANÁLISIS DEL BALANCE

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

Balance en mm\$	30.09.2021	31.12.2020	Variación dic.20-sept.21
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	988	5.345	-4.357
Deudores por venta	11.818	14.500	-2.681
Otras Cuentas por Cobrar	4.193	3.453	740
Propiedades, Planta y Equipo	78.402	72.673	5.729
Activos por impuestos diferidos	11.389	11.347	42
Otros Activos	3.285	3.443	-158
Total Activos	110.076	110.761	-685
CxP (Proveedores)	11.282	10.503	779
Deuda Financiera CP	3.763	5.714	-1.951
Deuda Financiera LP	15.431	17.731	-2.300
Total Deuda Financiera	19.194	23.446	-4.252
Otros Pasivos	4.998	4.466	532
Total Pasivos	35.474	38.415	-2.941
Patrimonio	74.602	72.346	2.256

RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE	30-09-2021	31-12-2020
$\frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Circulante}}$	0,97 Veces	1,28 Veces
2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA	30-09-2021	31-12-2020
$\frac{\text{Activo Circulante - Existencias}}{\text{Pasivo Circulante}}$	0,94 Veces	1,25 Veces

La liquidez si ben ha disminuido respecto de diciembre 2020, no presenta riesgos para la compañía.

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	30-09-2021	31-12-2020
<u>Ingresos por venta</u>	6,33 Veces	4,99 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	30-09-2021	31-12-2020
<u>365</u>	57,65 días	73,11 días
Rotación Cartera de Crédito		
2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	30-09-2021	31-12-2020
<u>365</u>	55,43 días	73,98 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 vencida por parte de KDM, aunque esta aún mantiene cuentas por pagar con Fepasa por servicios de transporte de carga prestados, además de 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

2.3.1.- RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO	30-09-2021	31-12-2020
<u>Pasivo Exigible</u>	0,48 Veces	0,53 Veces
Patrimonio		
2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	30-09-2021	31-12-2020
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,51 Veces	0,48 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,49 Veces	0,52 Veces
Deuda Total		
2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	30-09-2021	30-09-2020
<u>EBITDA</u>	18,11 Veces	10,89 Veces
Gastos Financieros		

Los indicadores de endeudamiento se muestran estables mejorando notablemente la cobertura de gastos financieros de la empresa respecto de lo que se tenía a diciembre 2020. La proporción de deuda corto y largo plazo aumentó levemente a septiembre 2021 respecto de diciembre de 2020 debido al incremento progresivo que muestran los créditos tomados por la compañía en 2016 y 2017.

2.3.4.- ACTIVOS FIJOS	30-09-2021	31-12-2020
	M\$	M\$
Maquinaria y Equipos	115.901.162	113.868.836
Otros Activos Fijos	36.617.236	32.137.527
Depreciación	(72.090.505)	(70.401.217)
Total Activos Fijos Netos	80.427.893	75.605.146

2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	30-09-2021	30-09-2020
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	4,32%	1,89%

2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	30-09-2021	30-09-2020
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	2,93%	1,24%

2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	30-09-2021	30-09-2020
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	3,58%	2,34%

Los indicadores de rentabilidad muestran una mejora considerable respecto del año 2020, debido a los mejores resultados a esta parte del año 2021, incluso para la rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo total estos más que se duplican. La compañía continúa trabajando en el control estricto de los gastos, además de un conjunto de otras medidas de carácter comercial y operacional.

2. 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.

3. 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.

4. PRINCIPALES COMPONENTES DEL FLUJO EFECTIVO

La Sociedad generó durante el período, un flujo neto negativo de **MM\$-4.357**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	30.09.2021	30.09.2020	Variación sept.21-20
De la Operación	8.695	4.583	4.112
De Financiamiento	-5.933	7.951	-13.884
De Inversión	-7.119	-5.836	-1.283
Flujo Neto del Ejercicio	-4.357	6.699	-11.056

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 8.695** que representan una mejora de **MM\$ 4.112** respecto del año 2020, principalmente debido a la recuperación de deuda vencida por parte del cliente KDM. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 7.119** respecto de igual período de 2020 (+MM\$1.283), generando una caja neta al final del mes de septiembre de 2021 de **MM\$ 988** (MM\$ 7.457 en igual período de 2020); afectada positivamente por la caja inicial del año 2021.

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	30.09.2021	30.09.2020	Variación sept.21-20
Ingresos	66.416	59.982	6.434
Pagos a proveedores	-46.731	-44.755	-1.976
Pagos a los empleados	-9.335	-8.808	-526
Intereses pagados	0	0	0
Inversiones en activo fijo	-7.448	-5.836	-1.612
Deuda adquirida	0	12.624	-12.624
Pago de deuda	-5.131	-3.619	-1.512
Dividendos pagados	-658	-714	56
Otras variaciones de efectivo	-1.471	-2.175	704
Caja inicial	5.345	758	4.587
Caja al cierre del período	988	7.457	-6.469

Las principales variaciones del flujo se relacionan con los mayores ingresos del período, así como por la amortización de deuda por parte de Fepasa, además de inversiones dentro de las cuales destacan las relacionadas al proyecto MAPA así como las inversiones recurrentes para carros y locomotoras.

5. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 30 de septiembre de 2021, el **0,96%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **10,06%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). El **88,98%** 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 30 de septiembre 2021 y 31 de diciembre de 2020:

	30.09.2021	31.12.2020	Variación
	MM\$	MM\$	MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	-	-	-
Dólar (US\$)	1.449.932	3.581.258	(2.131.326)
Pesos no reajustables	108.626.100	107.179.678	1.446.422
Total Activos	110.076.032	110.760.936	(684.904)
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	729.200	971.907	(242.707)
Dólar (US\$)	1.481.128	961.235	519.893
Euros	1.670	12.273	(10.604)
Pesos no reajustables	15.935.721	16.665.847	(730.126)
Total	18.147.719	18.611.262	(463.543)
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	79.084	164.916	(85.832)
Pesos no reajustables	15.459.457	17.820.164	(2.360.707)
Total	17.326.244	19.803.335	(2.477.091)
Total Pasivos	35.473.963	38.414.597	(2.940.634)
Patrimonio			
Pesos no reajustables	74.602.069	72.346.339	2.255.730
Total Patrimonio	74.602.069	72.346.339	2.255.730

6. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del mes de septiembre de 2021 nuestra filial muestra resultados negativos, tal como lo viene haciendo desde inicios del tercer trimestre de 2020. A septiembre de 2020 acumulaba una pérdida antes de impuesto de **MM\$ -39** lo que se ha profundizado en este año 2021, obteniendo pérdidas de **MM\$ -242** acumuladas a septiembre. Si bien durante la primera parte del año fueron la baja en las tarifas del transporte para Enaex (polinomio de reajuste no considera el Impuesto Específico Variable del petróleo diésel) y una disminución de los viajes, pasando de 3.614 en 2020 a solamente 1.517 en igual período de 2021 (-58%) los que afectaron los resultados -esto último significó una disminución en los ingresos de MM\$ -1.219 (-61,2%) alcanzando los MM\$ 773-; desde junio a la fecha la principal causante de los resultados obedece a la decisión de no continuar con los servicios que Transportes Fepasa prestaba a sus clientes Enaex y Magtdeaux, a partir del 15 de mayo pasado, iniciando de esta forma un proceso de cierre de la compañía para lo cual se procedió a finiquitar al 93% del personal de la compañía, de la misma forma, se ha dado termino a los contratos con proveedores y se encuentra en proceso de venta de todos sus activos.