

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 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	31.12.2021 MM\$	31.12.2020 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	71.499	65.211	9,64%
Costo de ventas	(62.236)	(57.700)	7,86%
Ganancia bruta	9.263	7.511	23,33%
Gasto de administración	(6.089)	(5.077)	19,93%
Otros ingresos, por función	2.519	87	2789,46%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	541	73	643,43%
Ingresos financieros	9	331	-97,33%
Costos financieros	(621)	(701)	-11,53%
Deterioro de valor (NIIF9)	(21)	0	n.a.
Diferencias de cambio	95	(198)	-147,74%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	5.695	2.025	181,27%
Gasto por impuestos a las ganancias	251	169	48,75%
Ganancia (pérdida)	5.946	2.194	171,1%
Depreciación	(6.021)	(5.483)	9,80%
EBITDA	11.713	8.004	46,34%
Margen EBITDA	16,38%	12,27%	
Miles de Tons-Km (*)	1.204.327	1.057.047	13,93%
Miles de Tons (*)	6.613	7.038	-6,0%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró durante el año 2021, respecto de 2020, una disminución en las toneladas transportadas de **6,03%** menos y un aumento las toneladas-kilómetro transportadas de un **13,93%**. En la siguiente tabla podemos ver las variaciones para cada segmento:

valores en miles	Toneladas			Toneladas-kilómetro		
	2020	2021	Δ %	2020	2021	Δ %
Celulosa	2.416.498	2.489.294	3,0%	402.653.619	491.768.710	22,1%
Forestal	501.517	621.798	24,0%	96.535.176	153.661.887	59,2%
Minería	2.385.807	2.443.336	2,4%	406.317.902	411.488.937	1,3%
Residuos	1.279.475	363.225	-71,6%	72.930.075	20.703.825	-71,6%
Contenedores	395.853	634.132	60,2%	65.234.386	117.065.972	79,5%
Graneles	50.448	54.588	8,2%	8.780.711	6.575.602	-25,1%
Industrial	7.970	6.727	-15,6%	4.594.735	3.061.998	-33,4%
Total	7.037.567	6.613.101	-6,03%	1.057.046.604	1.204.326.931	13,93%

Los negocios Forestal y Celulosa, combinados, se vieron favorecidos en el transporte de carga (+6,6%) principalmente por un mayor transporte de trozos (+24,0%) equivalente a 120 mil doscientas ochenta y una toneladas y un mayor transporte de celulosa (+3,0%) equivalente a 72 mil setecientos noventa y seis toneladas. En el caso de la Minería se tuvo un aumento de 57 mil quinientas veintinueve toneladas (+2,4%) explicadas por un efecto combinado de baja en el transporte de cobre metálico para Angloamerican y de concentrado de cobre para Codelco Andina (-3,8%, -4.199 toneladas y -7,2%, -49.991 toneladas, respectivamente) y a un aumento del transporte de concentrado de cobre para Angloamerican (+8,1%; 84.771 toneladas), además de mayor transporte de concentrado de cobre y de cobre metálico para Codelco Teniente (+10,8%, 26.326 toneladas y +0,2%, 621 toneladas, respectivamente). El negocio de Residuos mostró un retroceso de 916 mil doscientas cincuenta toneladas (-72%) 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\$ 8.809 (+23,2%) pasando de MM\$ 38.041 en 2020 a MM\$ 46.850 a diciembre de 2021. Contenedores, Graneles e Industrial mantienen el alza mostrada durante todo el presente año, alcanzando las 695 mil cuatrocientas cuarenta y siete toneladas a diciembre de 2021, +53,1% comparado con las 454 mil doscientas setenta toneladas del año 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. 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, en noviembre del presente año sufrimos un nuevo sabotaje en las vías. Para este segmento se generó un mayor transporte equivalente a 72 mil setecientos noventa y cinco toneladas (+3,0%), lo anterior, debido a un mayor transporte de celulosa, especialmente con envíos desde Planta Constitución y Nueva Aldea a Santiago. El crecimiento en el transporte de trozos de madera es notorio respecto del año 2020, registrando un aumento de transporte equivalente a 120 mil doscientas ochenta y una toneladas (+24%), impulsado principalmente por un aumento en los envíos de Forestal Mininco y Forestal Arauco (+12,6% y +37,2%, respectivamente). Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo, incluida celulosa y trozos, aumentó en un 6,6% las toneladas totales transportadas y un 29,3% en toneladas-kilómetro, este último se debe a reanudación de las operaciones en Mariquina en enero de 2021, además de los transportes de celulosa entre Planta Constitución y la ciudad de Santiago; lo anterior significó un incremento de **MM\$ 7.499** como aporte a los ingresos de la compañía (+45,3%).

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró un aumento de **2,4%**, medido en toneladas, durante 2021 respecto de 2020. Los ingresos por este mismo concepto aumentaron, pasando de **MM\$ 15.458 a MM\$ 16.761 (+8,4%)**; explicadas por un efecto combinado de baja en el transporte de cobre metálico para Angloamerican y de concentrado de cobre para Codelco Andina (-3,8%, -4.199 toneladas y -7,2%, -49.991 toneladas, respectivamente) y a un aumento del transporte de concentrado de cobre para Angloamerican (+8,1%; 84.771 toneladas), además de mayor transporte de concentrado de cobre y de cobre metálico para Codelco Teniente (+10,8%, 26.326 toneladas y +0,2%, 621 toneladas, respectivamente). Por otro lado, las ventas rodoviarías y de servicios para la minería subieron desde **MM\$ 16.564** en 2020 a **MM\$ 16.704** en 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 refierees desde la VII Región hacia el puerto de San Antonio; y en la misma línea graneles mantuvo sus ingresos respecto al año 2020 (MM\$ 391 vs MM\$ 392, en 2021 y 2020 respectivamente); por otro lado se tuvo a los segmentos de residuos e industrial que

registraron caídas en sus ingresos de un 71,6% y 76%, respectivamente; el primero debido a la decisión del cliente KDM de incrementar el transporte vía camión en desmedro del tren, poniendo término unilateral del contrato que mantenía con Fepasa y el segundo debido a la base comparativa del año 2020 más alta 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, contenedores, graneles, residuos e industrial, cayeron en 2021 en **MM\$ 1.096 (-8,4%)**, respecto de 2020, alcanzando los **MM\$ 11.835.-**

Por su parte los servicios rodoviario tanto en Santiago como los de nuestra filial Transportes Fepasa Ltda. en la segunda región del país, cayeron en **MM\$ 1.341 (-36%)** alcanzando los **MM\$ 2.382** acumulado a diciembre de 2021.

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 71.499** con un aumento de **MM\$ 6.289 (+9,6%)** respecto del año 2020, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	31.12.2021 MM\$	31.12.2020 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	46.850	38.041	8.809
Forestal	23.029	15.477	7.552
Minería	16.761	15.458	1.303
Otros sectores	7.059	7.105	(46)
Servicios y Otros	24.650	27.170	(2.520)
Ingresos de actividades ordinarias	71.499	65.211	6.289

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\$ 4.536** en 2021 respecto del año 2020, lo anterior por un efecto combinado entre la disminución de algunos ítems como: gastos de asesorías **MM\$-124**; menores gastos de mantenimiento de instalaciones, mantenimiento de vías y otros por **MM\$-293**, menores gastos en el área de Servicios Multimodales por **MM\$-539** debido al menor transporte spot para Codelco Teniente en comparación con el año 2020, además de menores costos de asesorías para la operación por **MM\$-141**; y por otro lado mayores costos de combustible por **MM\$ 1.627** debido a un efecto combinado de mayores precios de compra (+42,1%) y mayor consumo (+10,0%) 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\$ 1.013 (+11,9%)**, mayor depreciación por **MM\$ 531 (+9,8%)** debido al mayor uso de carro y locomotoras producto de mayor toneladas-kilómetro transportadas, mayores costos de personal por **MM\$ 1.042 (10,7%)** debido gastos de indemnización principalmente del personal de la filial Transportes Fepasa Limitada, además del pago de bono de término de negociación con el Sindicato de Los Andes y con el Sindicato Nacional de Tripulantes, sumado a un mayor gasto en viáticos y de bonos por cumplimiento de metas anuales; también se aprecia un aumento en los gastos división camiones por **MM\$ 253**, y acompañado de un aumento en los costos de mantenimiento de carros, locomotoras y grúas por **MM\$ 543 (17,1%)**; también tenemos mayores costos por seguridad y vigilancia por **MM\$ 327 (44%)** 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, Alameda y Horcones por **MM\$ 154**.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta acumulada a diciembre de 2021 se situara en torno al **12,95%** (11,51% para 2020 en igual período). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de administración y los gastos no operacionales y financieros respecto del año 2020, que veremos a continuación, llevaron a que, al cierre del año 2021, la compañía aumentara sus utilidades antes de impuesto en un 181,3%; alcanzando **MM\$ 5.695** (MM\$ 2.025 en 2020).

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 1.012** (19,9%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por un aumento en gastos de seguros por **MM\$ 222** (29%) debido al aumento en las primas de las pólizas de terrorismo, transporte de carga y de responsabilidad civil debido atentados sufridos en 2020 y 2021 en la zona roja y a los desrielos producidos por el mal estado de la vía (desrielo en Diquin que involucró seis carros cargados con celulosa caídos al río Bío Bío en agosto pasado), mayores gastos de personal por **MM\$ 357** incluyendo capacitación de tripulantes y jefes de operaciones, indemnizaciones por años de servicio, mayor costo de bonos por cumplimiento de metas, entre otro; mayores gastos generales -sanitizaciones, gastos notariales, consumos básicos, cuotas sociales, entre otros- por **MM\$ 73**, además de mayores costos de asesoría por **MM\$ 172** y un aumento mayores costos de transporte de tripulantes por **MM\$ 188** (18,6%) a razón de la emergencia sanitaria por el COVID-19 que nos sigue afectando.

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, en el año acumulado el Resultado No Operacional mostró cifras positivas por **MM\$ 2.522**, comparados con los resultados negativos del año 2020 que ascendieron a **MM\$-409**. Las principales variaciones se explican por un incremento en “Otros Ingresos” y “Otras Ganancias”, ambos combinados, por **MM\$ 3.060** en 2021 comparados con los **MM\$ 160** de 2020, lo anterior principalmente debido a la liquidación de diversos siniestros con compañías de seguros, a la venta de los activos de Transportes Fepasa Limitada, al reconocimiento proporcional de ingresos por el pago anticipado de inversiones por parte de Codelco Teniente y por el cierre del contrato de transportes de residuos domiciliarios con cliente de la Región Metropolitana; también se registró un efecto positivo por variación de tipo de cambio por **MM\$ 95**, (MM\$-198 en 2020); una disminución en los costos financieros pasando de **MM\$ -701** en 2020 a **MM\$ -621** 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\$ 9** el presente año comparado con los **MM\$ 331** de 2020.

1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 6.289** (+9,64%), un aumento los costos directos de venta por **MM\$ 4.536** (+7,86%), un incremento en los gastos de administración y ventas por **MM\$ 1.012** (+19,9%) y una mejora en el Resultado No Operacional de **MM\$ 2.930**, todos comparados con igual período del año anterior, la compañía mostró utilidades antes de impuesto por **MM\$ 5.695** (+181,27%) en comparación con el resultado acumulado del año 2020, en donde las ganancias antes de impuesto alcanzaron **MM\$ 2.025**. El Ebitda, de igual manera, mostró un aumento del 46,3% respecto del año 2020, llegando a los **MM\$ 11.713** (MM\$ 8.004 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\$	31.12.2021	31.12.2020	Variación dic.20-dic.21
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	347	5.345	-4.999
Deudores por venta	13.058	14.500	-1.441
Otras Cuentas por Cobrar	6.847	3.453	3.394
Propiedades, Planta y Equipo	82.971	72.673	10.298
Activos por impuestos diferidos	11.553	11.347	206
Otros Activos	3.543	3.443	100
Total Activos	118.319	110.761	7.558
CxP (Proveedores)	12.950	10.503	2.447
Deuda Financiera CP	6.248	5.714	534
Deuda Financiera LP	14.252	17.731	-3.479
Total Deuda Financiera	20.500	23.446	-2.946
Otros Pasivos	8.360	4.466	3.894
Total Pasivos	41.810	38.415	3.396
Patrimonio	76.509	72.346	4.163

RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE	31-12-2021	31-12-2020
$\frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Circulante}}$	0,88 Veces	1,28 Veces
2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA	31-12-2021	31-12-2020
$\frac{\text{Activo Circulante - Existencias}}{\text{Pasivo Circulante}}$	0,85 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	31-12-2021	31-12-2020
<u>Ingresos por venta</u>		
Promedio Cuentas por cobrar	6,17 Veces	4,99 Veces
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	31-12-2021	31-12-2020
<u>365</u>		
Rotación Cartera de Crédito	59,11 días	73,11 días
2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	31-12-2021	31-12-2020
<u>365</u>		
Rotación de proveedores	52,36 días	73,98 días

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, 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	31-12-2021	31-12-2020
<u>Pasivo Exigible</u>		
Patrimonio	0,55 Veces	0,53 Veces
2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	31-12-2021	31-12-2020
<u>Deuda Corto Plazo</u>		
Deuda Total	0,57 Veces	0,48 Veces
<u>Deuda Largo Plazo</u>		
Deuda Total	0,43 Veces	0,52 Veces
2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	31-12-2021	31-12-2020
<u>EBITDA</u>		
Gastos Financieros	18,87 Veces	11,41 Veces

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 plazo aumentó levemente a diciembre 2021 respecto de diciembre de 2020 debido al incremento progresivo de las cuotas por vencer que muestran los créditos tomados por la compañía en 2016 y 2017.

2.3.4.- ACTIVOS FIJOS	31-12-2021	31-12-2020
	M\$	M\$
Maquinaria y Equipos	120.605.261	113.868.836
Otros Activos Fijos	36.654.098	32.137.527
Depreciación	(72.375.105)	(70.401.217)
Total Activos Fijos Netos	84.884.254	75.605.146

2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	31-12-2021	31-12-2020
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	7,77%	3,03%
2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	31-12-2021	31-12-2020
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	5,03%	2,03%
2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	31-12-2021	31-12-2020
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	3,82%	3,35%

Los indicadores de rentabilidad muestran una mejora considerable respecto del año 2020, debido a los mejores resultados del presente año 2021, incluso para la rentabilidad del patrimonio y rentabilidad sobre los activos totales 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 que permitan mejorar los rendimientos de la compañía.

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\$-4.999**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.12.2021	31.12.2020	Variación dic.21-20
De la Operación	10.260	7.591	2.669
De Financiamiento	-4.946	4.552	-9.498
De Inversión	-10.312	-7.556	-2.756
Flujo Neto del Ejercicio	-4.999	4.587	-9.586

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 10.260** que representan una mejora de **MM\$ 2.669** respecto del año 2020, principalmente debido a la recuperación de deuda vencida por parte del cliente KDM. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 10.312** respecto de igual período de 2020 (+MM\$ 2.756) principalmente impulsada por las inversiones para el Proyecto MAPA, adquisición de carros para el transporte de contenedores e inversiones regulares en mantenimiento de los activos rodantes de la compañía; lo anterior generó una caja neta al final del mes de diciembre de 2021 de **MM\$ 347** (MM\$ 5.435 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\$	31.12.2021	31.12.2020	Variación dic.21-20
Ingresos	85.975	80.699	5.276
Pagos a proveedores	-63.946	-59.066	-4.880
Pagos a los empleados	-12.710	-11.787	-923
Intereses pagados	0	0	0
Inversiones en activo fijo	-11.216	-7.556	-3.660
Deuda adquirida	2.500	12.624	-10.124
Pago de deuda	-6.522	-6.811	289
Dividendos pagados	-658	-714	56
Otras variaciones de efectivo	1.578	-2.802	4.380
Caja inicial	5.345	758	4.587
Caja al cierre del período	347	5.345	-4.999

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 mantenimiento de carros y locomotoras y adquisición de nuevos carros para el transporte de contenedores.

5. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de diciembre de 2021, el **0,79%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **9,45%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). El **89,76%** 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, 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.

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 2021 y 31 de diciembre de 2020:

	31.12.2021	31.12.2020	Variación
	MM\$	MM\$	MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	2.423.268	-	2.423.268
Dólar (US\$)	1.228.566	3.581.258	(2.352.692)
Pesos no reajustables	114.667.194	107.179.678	7.487.516
Total Activos	118.319.028	110.760.936	7.558.092
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	800.094	971.907	(171.813)
Dólar (US\$)	2.779.435	961.235	1.818.201
Euros	7.445	12.273	(4.828)
Pesos no reajustables	20.302.965	16.665.847	3.637.118
Total	23.889.940	18.611.262	5.278.678
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	44.896	164.916	(120.020)
Pesos no reajustables	16.115.564	17.820.164	(1.704.600)
Total	17.920.230	19.803.335	(1.883.105)
Total Pasivos	41.810.170	38.414.597	3.395.573
Patrimonio			
Pesos no reajustables	76.508.858	72.346.339	4.162.519
Total Patrimonio	76.508.858	72.346.339	4.162.519

6. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del mes de diciembre de 2021 nuestra filial mostró resultados negativos, tal como lo venía haciendo desde inicios del tercer trimestre de 2020. A diciembre de 2020 se acumulaba una pérdida de **MM\$ -36** lo que se ha profundizado en este año 2021, obteniendo pérdidas acumuladas de **MM\$ -287**. La compañía detuvo sus operaciones de transporte con fecha 15 de mayo de 2021, finalizando en ese instante los dos contratos que mantenía con sus clientes Magotteaux y Enaex. A partir de esa fecha se dio inicio a un proceso de cierre de la compañía para lo cual se procedió a finiquitar al 93% del personal de la compañía -actualmente dos trabajadores se mantienen apoyando en labores relacionadas con el proceso de cierre y devolución de las instalaciones que eran utilizadas para la operación-, de la misma forma, se dio termino a los contratos con proveedores y se encuentra en proceso de venta de todos sus activos.