

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 2022 y 2021, 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	31.03.2022 MM\$	31.03.2021 MM\$	Variación %
Ingresos de actividades ordinarias	18.338	17.097	7,26%
Costo de ventas	(15.928)	(14.866)	7,14%
Ganancia bruta	2.411	2.231	8,06%
Gasto de administración	(1.529)	(1.382)	10,69%
Otros ingresos, por función	255	76	237,16%
Otros gastos, por función	0	0	n.a.
Otras ganancias (pérdidas)	(0)	128	-100,37%
Ingresos financieros	7	3	162,99%
Costos financieros	(295)	(151)	96,06%
Deterioro de valor (NIIF9)	0	0	n.a.
Diferencias de cambio	157	31	403,75%
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	1.004	935	7,34%
Gasto por impuestos a las ganancias	337	75	349,02%
Ganancia (pérdida)	1.341	1.011	32,72%
Depreciación	(1.558)	(1.494)	4,24%
EBITDA	2.694	2.419	11,35%
Margen EBITDA	14,69%	14,15%	
Miles de Tons-Km (*)	295.266	284.299	3,9%
Miles de Tons (*)	1.396	1.744	-19,9%

(*) solo considera transporte ferroviario.

1.1 Toneladas Transportadas e Ingresos de Actividades Ordinarias.

La compañía mostró durante el primer trimestre de 2022, respecto de igual período de 2021, una disminución en las toneladas transportadas de **19,9%** menos y un aumento las toneladas-kilómetro transportadas de un **3,9%**. En la siguiente tabla podemos ver las variaciones para cada segmento:

<i>valores en miles</i>	Toneladas			Toneladas-kilómetro		
	2021	2022	Δ %	2021	2022	Δ %
Celulosa	552.083	553.834	0,3%	105.275.268	126.192.314	19,9%
Forestal	181.331	117.402	-35,3%	36.405.684	32.607.078	-10,4%
Minería	575.291	548.311	-4,7%	98.334.918	96.848.328	-1,5%
Residuos	268.350	0	-100,0%	15.295.950	0	-100,0%
Contenedores	146.917	171.429	16,7%	24.308.191	38.913.422	60,1%
Graneles	14.038	5.506	-60,8%	1.664.415	704.850	-57,7%
Industrial	6.187	0	-100,0%	3.014.478	0	-100,0%
Total	1.744.196	1.396.483	-19,9%	284.298.903	295.265.992	3,9%

Los negocios Forestal y Celulosa, combinados, retrocedieron en las toneladas transportadas un -8,5% (+12,1% medido en toneladas-kilómetro transportadas debido a las mayores distancias recorridas) principalmente por un menor transporte de trozos (-35,3%) equivalente a 64 mil toneladas. En el caso de la Minería se tuvo una disminución de 26 mil novecientas ochenta toneladas (-4,7%) explicadas por un efecto combinado de baja en el transporte de concentrado de cobre para Angloamerican (-18,2%, -46.470 toneladas) y de cobre metálico para Codelco Teniente (-13,7%; 10.219 toneladas) y a un aumento del transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (+15,4; 23.640 toneladas), además de mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco Teniente (+7,3%, 5.012). El negocio de Residuos, tal como se viene señalando desde fines del primer semestre de 2021, no transportó carga 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. Contenedores, Graneles e Industrial se muestran en alza, alcanzando las 176 mil novecientas treinta y cinco toneladas a marzo de 2022, +5,9% comparado con las 167 mil ciento cuarenta y dos toneladas del año 2021. Con todo lo anterior, los ingresos en el transporte ferroviario aumentaron en MM\$ 2.161 (+20,4%) pasando de MM\$ 10.607 en 2021 a MM\$ 12.768 a marzo de 2022.

Notemos qué pasó rubro por rubro.

En el Sector Forestal, 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. Para el transporte de Celulosa se generó un mayor movimiento de carga equivalente a 1.752 toneladas (+0,3%), pero con un crecimiento en toneladas-kilómetro del 19,9%; lo anterior, debido a un mayor transporte, especialmente con envíos desde Planta Constitución y Nueva Aldea a Santiago. En el opuesto, el transporte de trozos de madera experimentó una caída del -35,3% respecto del año 2021, equivalente a 63 mil novecientas veintiocho toneladas, principalmente por una disminución en los envíos de Forestal Mininco y de Forestal Arauco (-50,8% -63.024 toneladas y -15,6% -8.945 toneladas, respectivamente) principalmente debido a 15 días sin transporte de carga entre Mininco y Victoria -45 trenes afectados- debido a incendios forestales registrados en la zona, compensadas en parte, por los envíos de Loggistic Chile equivalentes a 8.040 toneladas. Así, comparando este año con el anterior, el sector forestal completo, incluida celulosa y trozos, aumentó en un 0,3% las toneladas totales transportadas y un 19,9% en toneladas-kilómetro; todo lo anterior significó un incremento de **MM\$ 1.525** como aporte a los ingresos de la compañía (+29,2%).

Por su parte, el acarreo de productos de **Minería** en tren mostró una disminución de **4,7%**, medido en toneladas, durante el primer trimestre de 2022 respecto de igual período de 2021, lo anterior, por un efecto combinado de baja en el transporte de concentrado de cobre para Angloamerican (-18,2%, -46.470 toneladas) y de cobre metálico para Codelco Teniente (-13,7%; 10.219 toneladas) y a un aumento del transporte de concentrado de cobre para Codelco Andina (+15,4; 23.640 toneladas), además de mayor transporte de concentrado de cobre para Codelco Teniente (+7,3%, 5.012). Los ingresos por este mismo concepto aumentaron, pasando de **MM\$ 3.687 a MM\$ 4.303 (+16,7%)**; explicadas por la aplicación de los polinomios de reajuste de tarifas, al alza, impulsadas por los aumentos en la inflación local y el precio del combustible, principalmente. Por otro lado, las ventas rodoviarias y de servicios para la minería bajaron desde **MM\$ 4.010** en 2021 a **MM\$ 3.891** en 2022; principalmente debido a menores servicios de transporte rodoviario los contratos con Codelco Teniente 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 55,7% 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 y Valparaíso; los segmentos de residuos, graneles e industrial vieron disminuidos sus ingresos respecto del año 2021 en MM\$-763; MM\$ -53 y MM\$ -172 respectivamente; el primero 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 el segundo debido a menos movimiento de carga para Molinos San Cristobal. Con todo, los ingresos de estos segmentos, contenedores, graneles, residuos e industrial llegaron en 2022 a **MM\$ 1.899 (-14,9%)**, respecto de 2021 donde fueron **MM\$ 2.232.-**

Por su parte los servicios rodoviario tanto en Santiago como los de nuestra filial Transporte Fepasa (que dejó de operar en mayo de 2021) cayeron en **MM\$ 459 (-52,1%)** alcanzando los **MM\$ 422** acumulado a marzo de 2022.

En suma, los efectos mencionados hicieron que las ventas acumuladas alcanzaran los **MM\$ 18.338** con un aumento de **MM\$ 1.241 (+7,3%)** respecto del año 2021, según se observa en el siguiente cuadro:

INGRESOS	31.03.2022 MM\$	31.03.2021 MM\$	Variación MM\$
Ingresos Netos Ferroviarios	12.768	10.607	2.161
Forestal	6.573	4.905	1.668
Minería	4.303	3.687	616
Otros sectores	1.892	2.015	(123)
Servicios y Otros	5.571	6.490	(920)
Ingresos de actividades ordinarias	18.338	17.097	1.241

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\$ 1.061** en 2022 respecto del año 2021, lo anterior por un efecto combinado entre la disminución de algunos ítems como: gastos de asesorías **MM\$-38**, menores gastos en el área de Servicios Multimodales por **MM\$-431** debido al menor transporte spot para Codelco Teniente en comparación con el año 2021, además de menores costos de mantenimiento de instalaciones y costos generales de operación, incluyendo, menos costo de transporte de personal por un total de **MM\$-143**; y por otro lado mayores costos de combustible por **MM\$ 808 (+68,6%)** debido a un efecto combinado de mayores precios de compra (+85,2%) y menor consumo (-2,5%) de litros dada la mayor distancia recorrida, además de un mejor rendimiento (+8,1%); otros costos variables que muestran un aumento respecto 2021 son principalmente costos de peajes pagados a EFE por **MM\$ 140 (+6,2%)** y mayor depreciación por **MM\$ 61 (+4,1%)** debido al mayor uso de carro y locomotoras producto de mayor toneladas-kilómetro transportadas, mayores costos de personal por **MM\$ 95 (3,6%)** debido gastos de indemnización y al ajuste de los sueldos por IPC; también se aprecia un aumento en los gastos de mantenimiento de locomotoras, carros, grúas y vías férreas **MM\$ 359 (+25,8%)**; también tenemos mayores costos por seguridad y vigilancia por **MM\$ 66 (+28,9%)** 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\$ 115**.

Todo lo anterior llevó a que la rentabilidad bruta acumulada a marzo de 2022 se situara en **13,1%** (similar al 13% obtenido en el primer trimestre de 2021). Este desempeño en la operación sumado al desempeño en los gastos de administración y los gastos no operacionales y financieros respecto del año 2021, que veremos a continuación, llevaron a que, al cierre del primer trimestre de 2022, la compañía aumentara sus utilidades antes de impuesto en un 7,34%; alcanzando **MM\$ 1.341 (MM\$ 1.011 en 2021)**.

1.2.2 Gastos de Administración.

Los Gastos de Administración y Ventas aumentaron en **MM\$ 147,7** (10,7%) respecto del año anterior, impulsado principalmente por un aumento en gastos de seguros por **MM\$ 52** (22,7%) 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 (un ejemplo de ello es el desrielo en Diuquin que involucró seis carros cargados con celulosa caídos al río Bío Bío, ocurrido en agosto del 2021), mayores gastos de personal por **MM\$ 8** incluyendo capacitación de tripulantes y jefes de operaciones, aumento en los gastos generales por **MM\$ 25** incluyendo combustible, patentes, gastos notariales entre otros, además de mayores costos de asesoría por **MM\$ 35** y un aumento de la depreciación por **MM\$ 3** (+21,5%) y de gastos notariales por **MM\$ 10**, entre otros costos..

1.2.3 Resultado No Operacional

Por último, en el acumulado del presente año el Resultado No Operacional mostró cifras positivas por **MM\$ 122**, comparados con los **MM\$ 86** obtenidos en 2021 que ascendieron a. Las principales variaciones se explican por un incremento en “Otros Ingresos” y “Otras Ganancias”, ambos combinados, por **MM\$ 255** en 2022 comparados con los **MM\$ 204** de 2021, lo anterior principalmente debido a la liquidación de diversos siniestros con compañías de seguros, también se registró un efecto positivo por variación de tipo de cambio por **MM\$ 157**, (**MM\$ 31** en 2021), mayores ingresos financieros -cobro de intereses moratorios- por **MM\$ 7** el presente año comparado con los **MM\$ 3** de 2021. Finalmente, se suma un efecto negativo por mayores costos financieros llegando a **MM\$ -295** versus los **MM\$ -151** del año 2021, lo anterior debido a un aumento considerable en la tasa de interés TAB 180 para los créditos en pesos chilenos que mantiene la compañía.

1.3 Resultados y EBITDA.

Como consecuencia de lo anterior; un aumento en la facturación por **MM\$ 1.241** (+7,26%), un aumento los costos directos de venta por **MM\$ 1.061** (+7,14%), un incremento en los gastos de administración y ventas por **MM\$ 148** (+10,7%) y una mejora en el Resultado No Operacional de **MM\$ 36**; todos al primer trimestre de 2022, la compañía mostró utilidades antes de impuesto por **MM\$ 1.004** (+7,34%) en comparación con el resultado acumulado del año 2021, en donde las ganancias antes de impuesto alcanzaron **MM\$ 935**. El Ebitda, de igual manera, mostró un aumento del 11,35% respecto del año 2021, llegando a los **MM\$ 2.694** (**MM\$ 2.419** en 2021).

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\$	31.03.2022	31.12.2021	Variación dic.21-mar.22
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	203	347	-143
Deudores por venta	12.289	13.058	-769
Otras Cuentas por Cobrar	7.417	6.847	569
Propiedades, Planta y Equipo	83.999	82.971	1.028
Activos por impuestos diferidos	11.886	11.553	333
Otros Activos	2.878	3.543	-665
Total Activos	118.671	118.319	352
CxP (Proveedores)	13.910	12.950	960
Deuda Financiera CP	6.558	6.248	310
Deuda Financiera LP	13.154	14.252	-1.098
Total Deuda Financiera	19.712	20.500	-788
Otros Pasivos	7.602	8.360	-758
Total Pasivos	41.224	41.810	-586
Patrimonio	77.448	76.509	939

RAZONES FINANCIERAS

2.1. DE LIQUIDEZ

2.1.1.- LIQUIDEZ CORRIENTE	31-03-2022	31-12-2021
<u>Activo Circulante</u>	0,83 Veces	0,88 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		
2.1.2.- RAZÓN ÁCIDA	31-03-2022	31-12-2021
<u>Activo Circulante - Existencias</u>	0,80 Veces	0,85 Veces
<u>Pasivo Circulante</u>		

La liquidez si ben ha disminuido respecto de diciembre 2021, no presenta riesgos para la compañía, manteniendo los buenos niveles que vienen en alza desde el año 2020.

2.2. DE ACTIVIDAD OPERATIVA

2.2.1.- ROTACIÓN DE CARTERA DE CRÉDITO	31-03-2022	31-12-2021
<u>Ingresos por venta</u>	6,83 Veces	6,17 Veces
Promedio Cuentas por cobrar		
2.2.2.- PERIODO MEDIO DE COBRO	31-03-2022	31-12-2021
<u>365</u>	53,44 días	59,11 días
Rotación Cartera de Crédito		
2.2.3.- PERIODO MEDIO DE PAGO	31-03-2022	31-12-2021
<u>365</u>	62,46 días	52,36 días
Rotación de proveedores		

El indicador de Período Promedio de Cobro muestra una mejora respecto diciembre 2021 debido a la disminución de la deuda vencida en el segmento “contenedores” y a la estabilización en los pagos por parte de 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	31-03-2022	31-12-2021
<u>Pasivo Exigible</u>	0,53 Veces	0,55 Veces
Patrimonio		
2.3.2.- PROPORCIÓN DE DEUDA	31-03-2022	31-12-2021
<u>Deuda Corto Plazo</u>	0,60 Veces	0,57 Veces
Deuda Total		
<u>Deuda Largo Plazo</u>	0,40 Veces	0,43 Veces
Deuda Total		
2.3.3.- COBERTURA DE GASTOS FINANCIEROS	31-03-2022	31-03-2021
<u>EBITDA</u>	9,12 Veces	18,87 Veces
Gastos Financieros		

Los indicadores de endeudamiento se muestran estables mejorando notablemente la cobertura de gastos financieros de la empresa comparado con lo que se tenía a diciembre 2021. La proporción de deuda corto plazo aumentó levemente a al primer trimestre de 2022 respecto de diciembre de 2021 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	31-03-2022	31-12-2021
	M\$	M\$
Maquinaria y Equipos	123.049.543	120.605.261
Otros Activos Fijos	36.660.691	36.654.098
Depreciación	(73.912.535)	(72.375.105)
Total Activos Fijos Netos	85.797.699	84.884.254

2.4. DE RENTABILIDAD

2.4.1.- RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	31-03-2022	31-03-2021
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Patrimonio	1,73%	1,38%
2.4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO	31-03-2022	31-03-2021
<u>Utilidad del Ejercicio</u> Activo	1,13%	0,94%
2.4.3.- RENDIMIENTO DE ACTIVOS OPERACIONALES	31-03-2022	31-03-2021
<u>Resultado Operacional</u> Activos Operacionales	1,05%	1,15%

Los indicadores de rentabilidad muestran una mejora respecto del año 2021, manteniendo la tendencia alcista que se aprecia desde 2020, lo anterior debido a los mejores resultados de este primer trimestre del año. 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 y rentabilidades.

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\$-143**.

Flujo de Efectivo (Millones de \$)	31.03.2022	31.03.2021	Variación mar.22-21
De la Operación	3.501	2.283	1.218
De Financiamiento	-1.212	-1.285	73
De Inversión	-2.431	-2.649	217
Flujo Neto del Ejercicio	-143	-1.651	1.508

Las actividades de la Operación generaron un flujo neto de **MM\$ 3.501** que representan una mejora de **MM\$ 1.218** respecto del año 2021, principalmente debido al mayor dinamismo del negocio. La inversión del periodo ascendió a **MM\$ 2.431**, cifra muy similar a la inversión de igual período de 2021 que ascendió a **MM\$ 2.649**; principalmente impulsada por las inversiones para el Proyecto MAPA y la transformación de carros para el transporte de contenedores, disminución de tara; además de otras inversiones regulares en mantenimiento de los activos rodantes de la compañía; lo anterior generó una caja neta al final del mes de marzo de 2022 **MM\$ 203** (**MM\$ 3.694** en igual período de 2021, que estaba positivamente influenciada por el financiamiento obtenido para el Proyecto MAPA).

Los principales componentes del flujo se detallan a continuación:

en mm\$	31.03.2022	31.03.2021	Variación mar.22-21
Ingresos	22.919	24.492	-1.573
Pagos a proveedores	-14.875	-18.146	3.271
Pagos a los empleados	-3.857	-3.132	-726
Intereses pagados	0	0	0
Inversiones en activo fijo	-2.431	-2.649	217
Deuda adquirida	0	0	0
Pago de deuda	-1.143	-1.258	115
Dividendos pagados	0	0	0
Otras variaciones de efectivo	-755	-959	204
Caja inicial	347	5.345	-4.999
Caja al cierre del período	203	3.694	-3.491

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 la modificación carros para el transporte de contenedores.

5. ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

Tasa de interés y Moneda:

Al 31 de marzo de 2022, el **0,70%** de las Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras de Ferrocarril del Pacífico S.A. corresponden a financiamientos en Unidades de Fomento (UF), el **8,81%** corresponde a deuda en dólares americanos (USD). El **90,49%** 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.

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 marzo de 2022:

	31.03.2022 MM\$	31.12.2021 MM\$	Variación MM\$
Activos			
UF y Pesos reajustables	620.206	605.819	14.387
Dólar (US\$)	1.475.749	1.018.982	456.767
Pesos no reajustables	116.575.509	116.694.227	(118.718)
Total Activos	118.671.464	118.319.028	352.436
Pasivos			
Pasivos Circulantes			
UF y Pesos reajustables	1.021.372	800.094	221.278
Dólar (US\$)	2.425.761	2.779.435	(353.675)
Euros	2.185	7.445	(5.261)
Pesos no reajustables	21.466.992	20.302.965	1.164.027
Total	24.916.310	23.889.940	1.026.370
Pasivos Largo Plazo			
UF y Pesos reajustables	17.246	44.896	(27.650)
Pesos no reajustables	14.742.041	16.115.564	(1.373.523)
Total	16.307.504	17.920.230	(1.612.726)
Total Pasivos	41.223.814	41.810.170	(586.356)
Patrimonio			
Pesos no reajustables	77.447.650	76.508.858	938.792
Total Patrimonio	77.447.650	76.508.858	938.792

6. FILIAL TRANSPORTES FEPASA LTDA.

Al cierre del mes de marzo de 2022 nuestra filial mostró resultados negativos, tal como viene sucediendo desde inicios del tercer trimestre de 2020. Al primer trimestre de 2022 acumula una pérdida de **MM\$ -79** principalmente debido a los costos de cierre de la filial: finiquitos de trabajadores, cierre de dos juicios laborales que se arrastran desde el año 2020, además de los costos de desmovilización de la base Mejillones que implicó el movimiento de camiones, silos y camionetas aun de propiedad de la empresa hacia la zona centro del país con el fin de liquidarlos en el mercado.