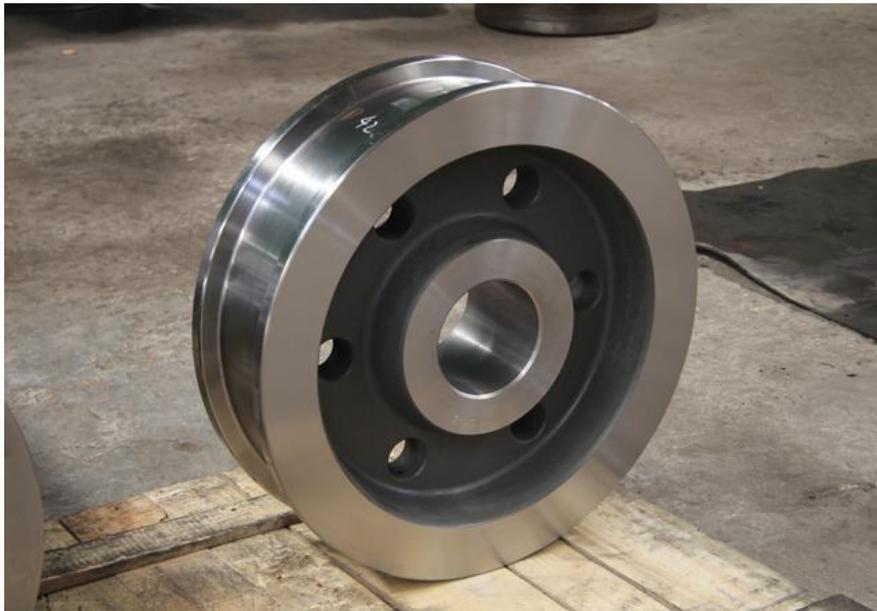




EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES



Rueda de Bogie Ferroviario

Análisis Razonado de los Estados Financieros Anuales al 31 de diciembre de 2017

CONTENIDO

I	ANALISIS DE LOS RESULTADOS OPERACIONALES	02
	1. Ingresos por ventas y servicios	
	1.1. Ingresos de Pasajeros	04
	1.2. Ingresos desde Operadores de Carga	09
	1.3. Ingresos Inmobiliarios y Otros	11
	2. Ingresos por Compensación de Subsidios	12
	3. Costos de Venta y gastos de Administración	
	3.1. Costos de Venta	13
	3.2. Costos de Administración	13
II	ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	14
III	ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	
	A. Estructura del Activo.	15
	1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:	
	2. Deudores Comerciales y otras cuentas:	
	3. Inmovilizado Material	
	B. Estructura del Pasivo y Patrimonio	15
	1. Pasivos Financieros	
	2. Patrimonio	
IV.	INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD	16
	1. Liquidez	
	2. Endeudamiento	
	3. Rentabilidad	
	4. Factores de Riesgos.	

I. ANALISIS DE LOS RESULTADOS DEL EJERCICIO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 31 DE DICIEMBRE 2017	AI 31 DE DICIEMBRE 2016	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
INGRESOS POR VENTAS	46.934.870	40.648.996	6.285.874	15%
Pasajeros	28.057.883	21.451.362	6.606.521	31%
Operadores de Carga	11.048.693	11.578.656	(529.963)	-5%
Inmobiliarios y otros	7.828.294	7.618.978	209.316	3%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)	(83.513.751)	(69.252.968)	(14.260.783)	21%
EBITDA (antes de compensaciones)	(36.578.881)	(28.603.972)	(7.974.909)	28%
Transferencias para Mant. Infraestructura	23.910.122	22.732.571	1.177.551	5%
Depreciación y amortización	(20.952.576)	(22.323.395)	1.370.819	-6%
PÉRDIDA OPERACIONAL	(33.621.335)	(28.194.796)	(5.426.539)	19%
Reajustes deuda en USD	816.591	1.835.486	(1.018.895)	-56%
Reajustes deuda en UF	(18.809.283)	(31.881.671)	13.072.388	-41%
Otros Resultados no Operacionales	(200.441)	(1.560.207)	1.359.766	-87%
PÉRDIDA NETA	(51.814.468)	(59.801.188)	7.986.720	-13%

En el año 2017, ocurrieron hitos relevantes que marcarán el curso futuro de la Empresa, destacándose el avance alcanzado en las obras de recuperación del Puente Toltén, el inicio de los servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua, la reposición de los sistemas de energía eléctrica afectados por un rayo en las instalaciones de la Subestación eléctrica Villa Alemana ocurrida a fines 2016 y un avance del 90% en la primera fase de las Nuevas Salas Técnicas que reemplazarán las instalaciones dañadas por las marejadas del año 2015 en Valparaíso.

Solucionada la etapa de emergencia del Puente Toltén y habiendo simultáneamente realizado los estudios para su reconstrucción, las obras de recuperación culminarán a fines del año 2018, posibilitando retomar el servicio de carga interrumpido desde la ciudad de Temuco al Sur. Por su parte, los servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua, que iniciaron gradualmente sus servicios, movilizaron durante el 2017 a 8.8 millones de pasajeros, lo que se espera más que duplicar en los doce meses del año 2018, sumando más de 23 millones de pasajeros para el año completo.

Los resultados netos de la Empresa mejoran en MM\$7.987, lo que se explica por el efecto de una menor variación en el valor de la UF respecto al año anterior, las que arrojaron MM\$13.072 de menores pérdidas contables, lo que resultó parcialmente disminuido por una mayor pérdida operacional de MM\$5.426, respecto al ejercicio 2016.

Ingresos por ventas: Los ingresos por ventas aumentan un 15% respecto al año anterior, principalmente producto de mayores ingresos en el segmento pasajeros, con un aumento del 31%, explicado por el inicio en operación de los servicios Metrotren Nos y Rancagua (1). Al 31 de diciembre estos servicios movilizaron 8,8 millones de pasajeros, prácticamente alcanzado en los últimos meses del trimestre la demanda proyectada en el servicio Metrotren Nos y con proyecciones crecientes para servicio Metrotren Rancagua, el que aumentará significativamente sus servicios a partir del término de los pasos y cruces desnivelados que contempla el Proyecto. Los servicios del Biotren (2) operados por la filial Fesur, cuya operación en la extensión hasta la ciudad de Coronel se inició el 1 de marzo de 2016, trasladaron 3,8 millones de pasajeros, superando la meta estimada del proyecto, cercana a los 3,5 millones de pasajeros anuales.

El accidente del Puente Toltén y una baja producción de Celulosa debido a los incendios forestales de febrero pasado, han mermado, respecto al periodo 2016, principalmente en el sector forestal y en los productos Metro Ruma y Celulosa.

Costos de venta y administración: Estos costos presentan un crecimiento del 21%, principalmente derivado de los costos de mantenimiento del nuevo material rodante incorporado al Grupo (16 trenes para los servicios Metrotren más 8 trenes para el servicio Merval de la Filial Metro Valparaíso), la mantención de los nuevos tramos de vía y de sistemas eléctricos y de comunicaciones asociados, como los gastos de personal operativo de trenes y de estaciones para la provisión de los nuevos servicios, principalmente Metrotren Nos, Metrotren Rancagua y Biotrén.



- (1) El proyecto Rancagua Express, tiene un costo de USD 685 millones, destinados a los nuevos servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua, incluyeron la compra de 16 unidades Xtrápolis, la desnivelación de 17 cruces vehiculares y 50 cruces peatonales, obras civiles en un tramo total de 89 kilómetros de vías y un nuevo sistema de comunicaciones, energía y señalización.
- (2) El proyecto de extensión del Biotren hasta la ciudad de Coronel, tuvo un costo de MUS\$ 76,8 y generó más de 5.000 plazas de trabajo. Su ejecución se extendió por 16 meses y se construyeron 40 kilómetros de vía electrificada, 6 paraderos (uno en San Pedro y 5 en Coronel) y una estación intermodal. Además se sumaron 4 trenes climatizados a la flota, tipo UT 440 con capacidad para 600 personas.

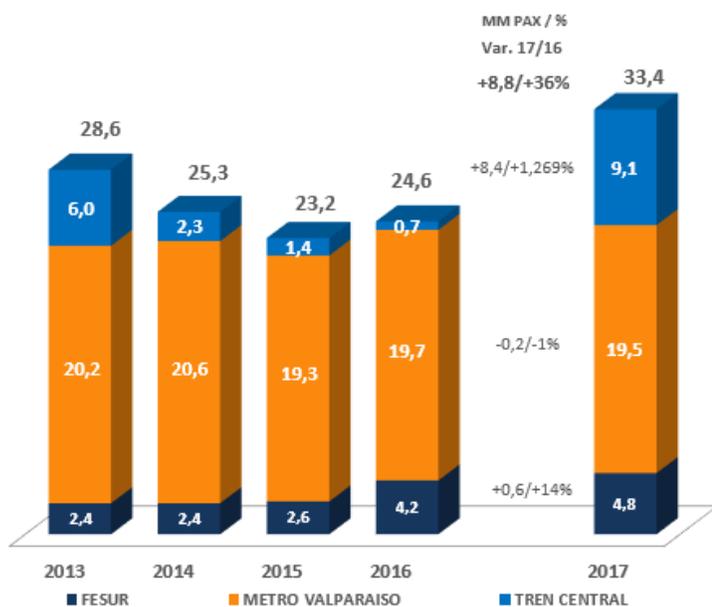
1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1 Ingresos de Pasajeros

Empresa/Servicio	Al 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados	
			M\$	Var '17 / '16	2017 Miles	Var '17 / '16
TOTALES	28.057.883	21.451.362	6.606.521	31%	33.369	36%
Tren Central	9.167.984	3.672.943	5.495.041	150%	9.096	1269%
Santiago - Chillán	2.349.236	2.335.564	13.672	1%	223	4%
Talca - Constitución	606.608	530.223	76.384	14%	45	-26%
Metrotren	24.832	477.796	(452.964)	-95%		
Metrotren - Nos	4.834.937	-	4.834.937		8.135	
Metrotren - Rancagua	1.156.325	-	1.156.325		693	
Trenes Turísticos	196.047	329.360	(133.313)	-40%		
Metro Valparaiso	13.955.064	13.492.740	462.325	3%	19.468	-1%
Fesur	4.934.835	4.285.679	551.315	13%	4.805	14%
Corto Laja	2.666.903	2.392.110	274.793	11%	539	-9%
Biotrén	1.900.825	1.544.372	356.453	23%	3.814	20%
Victoria - Temuco	269.267	349.197	(79.931)	-23%	452	-1%
Trenes Turísticos	97.840	-	97.840			

Los ingresos de pasajeros del año 2017, muestran un aumento de MM\$6.606. Los principales servicios que presentan crecimiento corresponden al Metrotren Nos y Metrotren Rancagua, los que a través de una implementación gradual iniciada en marzo 2017, generaron en conjunto nuevos ingresos por MM\$5.991, habiendo movilizadado 8,8 millones de pasajeros. El servicio Biotrén aumenta sus ingresos en MM\$356, con un 20% de aumento en el número de pasajeros.

Millones de Pasajeros transportados por Empresa
Acumulados enero-diciembre
2013-2017

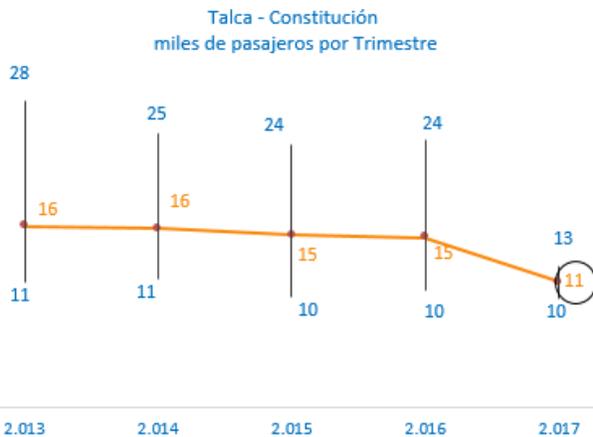


Crecimiento del 31% en los pasajeros transportados:

El aumento en 8.8 millones de pasajeros respecto al año anterior, da cuenta del exitoso inicio de los servicios Metrotren Nos y Rancagua, los que junto a la consolidación del Biotren en la octava región, confirman la importancia que tiene para el sistema de transporte público el funcionamiento de trenes de cercanía, mejorando notablemente la calidad de vida de las personas, mediante la reducción de sus tiempos de viaje, altos estándares de calidad y seguridad, utilización de energía no contaminante y descongestionamiento de la vías públicas de transporte.

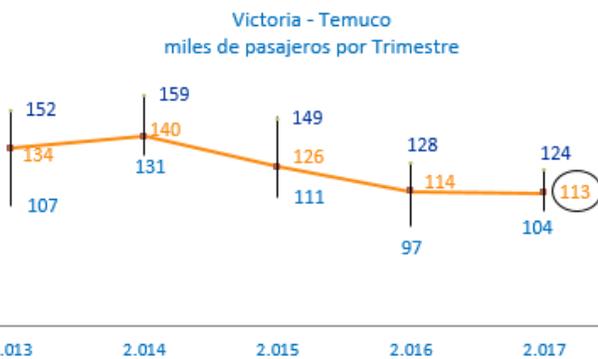
1.1 Pasajeros por servicio, detalle por trimestres 2013-2017

■ Trimestre más alto
 ■ Trimestre promedio
 ■ Trimestre más bajo
 ○ Último Trimestre



Los residentes de la zona poseen una tarjeta que les da prioridad de atención y desde 2007 toda la infraestructura del ramal fue declarada Monumento Histórico.

El primer trimestre de cada año, el más intensivo en servicios con una media de 24 mil pasajeros, se vio afectado en el periodo 2017 por los incendios forestales del mes de febrero. Los daños en la vía fueron atendidos con recursos de emergencia y la operación a partir del segundo trimestre del año estuvo dentro los límites normales de servicio.



Con el inicio de cada año escolar, se suma el traslado diario de aproximadamente 800 alumnos del Liceo Claret de Temuco, desde y hacia su Campus Norte, ubicado a 11 kilómetros de la ciudad. El tramo Victoria – Temuco, con sus tres servicios diarios (ida y regreso), resulta fundamental para los habitantes de localidades como Perquenco, Quillén, Púa y Piñalelun, cumpliendo el tren un importante rol social.



Este servicio cubre con 22 estaciones los 88 kilómetros entre Talcahuano y Laja, con cuatro frecuencias diarias (ida y regreso). Es utilizado principalmente por habitantes de comunidades que no cuentan con alternativas de transporte hacia zonas de mayor desarrollo.



■ Trimestre más alto
 ■ Trimestre promedio
 ■ Trimestre más bajo
 ○ Último Trimestre

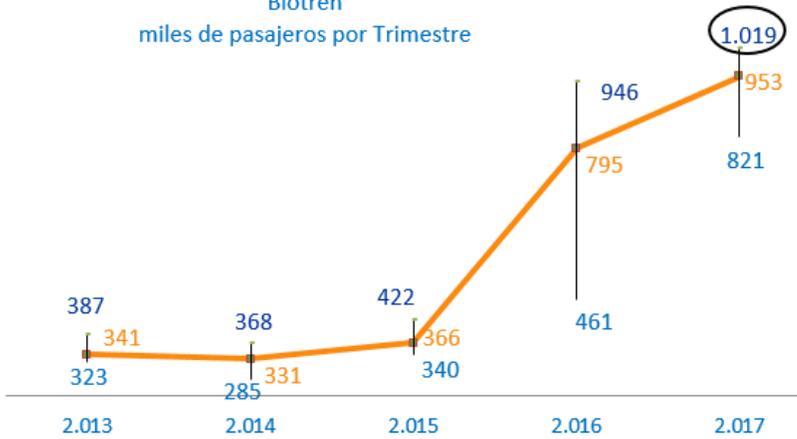
Metro Valparaíso
miles de pasajeros por Trimestre



La disminución en el número de pasajeros promedio transportados en los periodos trimestrales respecto de años anteriores, es producto de los daños dejados por las marejadas en las costas de Valparaíso ocurridas a principios de agosto de 2015 y por otras incidencias climáticas que afectaron las subestaciones eléctricas mermando la capacidad de la filial para otorgar normalmente sus servicios. La recuperación de las vías, el reemplazo de la Sala Técnica y la incorporación de 8 nuevos trenes de última generación, permitirá reponer paulatinamente los niveles de frecuencia y de pasajeros de los servicios. **El proceso de reemplazo por un sistema de subestaciones portátiles está operativo a partir del tercer trimestre de 2017 y la recuperación de la sala técnica afectada por las marejadas está prevista para el segundo semestre del año 2018.**



Biotren
miles de pasajeros por Trimestre

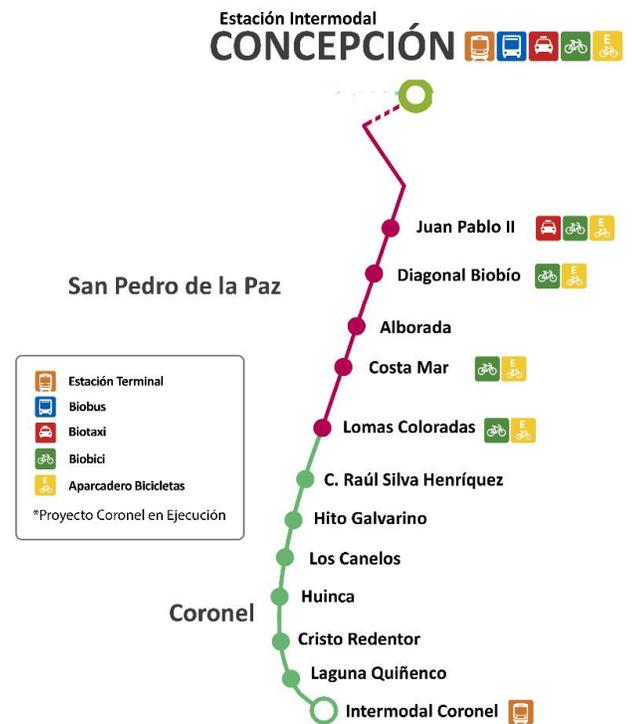


Fotografía de la Nueva Estación Intermodal Coronel

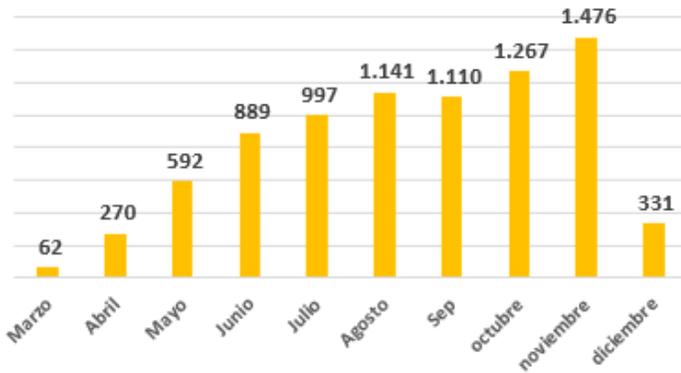
A principios de marzo de 2016 se iniciaron los servicios del Biotren hasta Coronel, con nuevos estándares de regularidad y rapidez (sólo 42 minutos entre Concepción y Coronel), con mayor seguridad y comodidad para los pasajeros. **En los doce meses del año 2017 se trasladaron 3,8 millones de pasajeros, aumentando en un 92% los pasajeros que utilizaban este servicio antes de la extensión hasta Coronel.**

La extensión del Servicio Biotrén a Coronel, desde la Estación Lomas Coloradas, operativa desde el 29 de febrero de 2016, une a través del tren, a Coronel con otras 6 comunas del Gran Concepción: Talcahuano, Hualpén, Concepción, San Pedro, Chiguayante y Hualqui.

El proyecto tuvo un costo de MUS\$ 76,8 y generó más de 5.000 plazas de trabajo. Su ejecución se extendió por 16 meses y se construyeron 40 kilómetros de vía electrificada, 6 paraderos (uno en San Pedro y 5 en Coronel) y una estación intermodal. Además se sumaron 4 trenes climatizados a la flota, tipo UT 440 con capacidad para 600 personas.



Pasajeros Metrotren NOS
Miles de pasajeros mes
periodo marzo-diciembre 2017



El nuevo Servicio de transporte de pasajeros urbano, Metrotren-Nos, está integrado al sistema de transporte público de Santiago mediante el uso de la Tarjeta Bip!, y opera entre la Estación Alameda y Nos a través de una red de 10 estaciones.

Cuenta con una flota de trenes fabricados en Europa por la empresa Alstom, que poseen avanzada tecnología y adaptabilidad a sistemas de tráfico ferroviario, climatización, espacios para personas con discapacidad y puertas con apertura electrónica. El proceso de entrada en servicio se ha realizado gradualmente desde fines del primer trimestre de 2017, liberando a partir del 23 de mayo los servicios en punta mañana.

Capacidad de los trenes

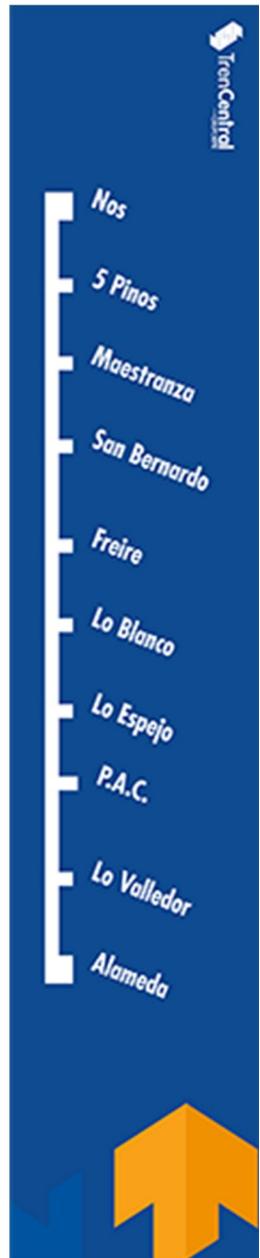
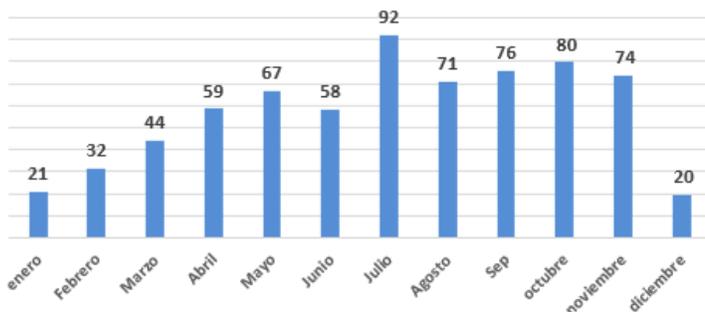
- 84 pasajeros sentados, Acceso para personas con discapacidad, 12 asientos exclusivos para personas discapacitadas, 426 pasajeros de pie, Aire acondicionado.

Horario de Funcionamiento

- Lunes a Viernes de 6:00 a 23:00 horas, Sábados de 7:00 a 23 horas, Domingo y Festivos de 8:00 a 23:00 horas.

A pocos meses de su puesta en servicio, el Metrotren Nos ya alcanza su capacidad máxima proyectada en la evaluación del proyecto, movilizando aproximadamente 1,5 millones de pasajeros por mes. En diciembre 2017, un proceso de negociación colectiva con un grupo importante de trabajadores del Sindicato de Tracción, derivó en una huelga legal que se extendió por 22 días, impidiendo que los servicios fueran provistos a los usuarios. Con fecha 21 de diciembre, se llegó a acuerdo entre las partes mediante un contrato colectivo con vigencia por 30 meses a partir de la fecha de su firma.

Pasajeros Metrotren Rancagua
Miles de pasajeros mes
periodo enero-diciembre 2017



1.2 Ingresos desde Operadores Privados de Carga

OPERADORES DE CARGA	Al 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Variación		MM TKBC	
			M\$	%	2017	Var '17 / '16
TOTALES	11.048.693	11.578.656	(529.963)	-4,6%		
PEAJE VARIABLE	5.460.036	6.105.955	(645.919)	-10,6%	2.874	-11,5%
Fepasa	3.686.846	4.434.083	(747.236)	-16,9%	1.895	-18%
Transap	1.773.189	1.671.872	101.317	6,1%	980	4%
CANON + PEAJE FIJO+PATIOS	5.588.657	5.472.701	115.956	2,1%		
Fepasa	3.756.052	3.671.326	84.726	2,3%		
Transap	1.832.605	1.801.375	31.230	1,7%		

El servicio de transporte de carga lo realizan las empresas porteadoras FEPASA y TRANSAP. Contratos de acceso regulan los derechos y obligaciones entre EFE y ambas empresas. Los porteadores son quienes sostienen la relación directa con los clientes generadores de carga de los diversos sectores económicos. EFE cobra un peaje variable a los porteadores que asciende a UF 71 por cada millón de TKBC. Además ejecuta cobros fijos por el uso y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

Desarrollo de la carga: Entre sus iniciativas estratégicas, EFE ha contemplado un conjunto de acciones orientadas a aumentar los niveles de transporte de carga. Para ello, procura ejecutar nuevas inversiones orientadas a crear una situación favorable en materia de infraestructura de vías y de puentes, mejorando aspectos operacionales como la velocidad de circulación y toneladas por eje. Además estudia iniciativas relacionadas con habilitación de vías de conexión en gran escala con los puertos.

Accidente Puente Toltén: En la tarde del día 18 de agosto 2016, en la comuna de Pitrufquén, Región de La Araucanía, se produjo el colapso de tres pilares en el costado sur del puente Toltén. Los volúmenes de carga y TKBC que cruzaban a través del puente Toltén, equivalen a unos 863 millones de TKBC anuales, lo que representa un 25% de los volúmenes de carga anual que movilizan las empresas porteadoras. Este impacto, se ha minimizado mediante alternativas de operación con una estación intermedia de transferencias de carga en la ciudad de Temuco, no obstante ello y sumado los efectos de los incendios forestales de inicio de año que afectaron la producción de Celulosa, se aprecia la reducción de ingresos variables del 10,6% respecto al ejercicio 2016.

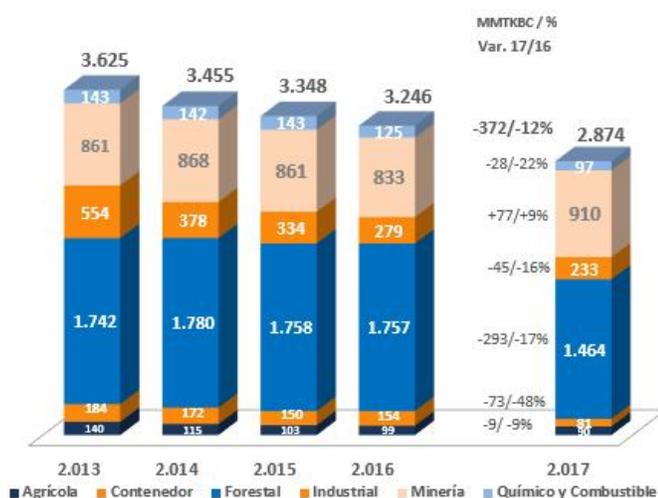
Las obras de reposición concluirán durante el año 2018 y los desembolsos asociados se estiman en un monto cercano a los USD 19 millones.

Cobros Fijos Anuales a Porteadores año 2017 (UF)

	Fepasa	Transap
Canon	40.224	40.000
Peaje Fijo	96.751	26.637
Líneas Clase 1 (LC1)	80.448	22.500
Líneas Clase 2 (LC2)*	16.303	4.137
Mantenimiento Patios	4.504	2.417

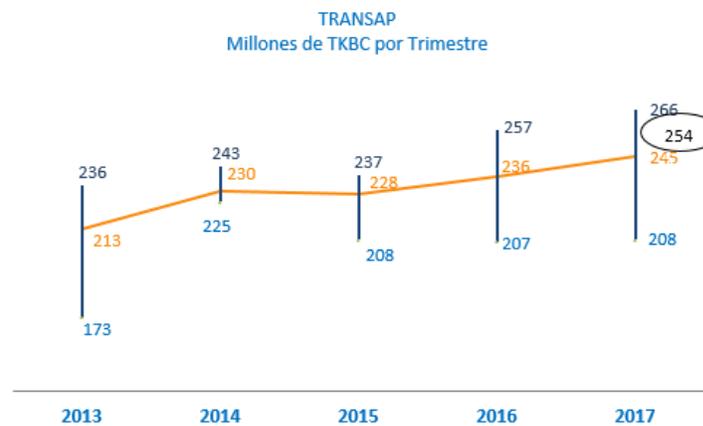
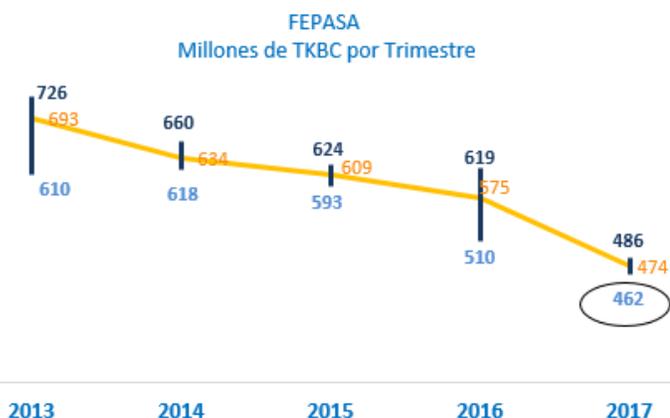
Totales anuales UF	141.479	69.054
---------------------------	----------------	---------------

Millones de TKBC por Sector Acumulados enero-diciembre



1.2 Detalle anual y trimestral de cargas por porteador privado y por sectores económicos en millones de TKBC, 2013-2017

■ Trimestre más alto ■ Trimestre promedio ■ Trimestre más bajo ○ Último Trimestre



En relación con el año anterior, excepción del sector minería, se registra una menor actividad de carga, principalmente en productos forestales (celulosa, madera aserrada y metros ruma), contenedores y sector industrial. La caída del Puente Toltén, ha reducido significativamente el transporte de los productos forestales y se ha dejado de transportar alimentos para salmones. El crecimiento en el sector Minería se origina en el transporte de concentrado de cobre desde la Estación los Lirios con destino a Ventanas, iniciado a partir de mayo de 2016.

Millones de TKBC enero-diciembre 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017	var. 17/16	
						MMTKBC	%
FEPASA	2.774	2.536	2.436	2.302	1.895	-407	-18%
Agrícola	140	115	103	99	90	-9	-9%
Contenedor	183	125	123	123	51	-72	-58%
Forestal	1.239	1.256	1.216	1.202	904	-298	-25%
Industrial	554	378	334	279	206	-73	-26%
Minería	556	564	561	520	596	76	15%
Químico y Combustib	103	98	99	79	48	-31	-40%

Millones de TKBC enero-diciembre 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017	var. 17/16	
						MMTKBC	%
TRANSAP	851	919	912	945	980	35	4%
Contenedor	2	48	26	31	29	-1	-5%
Forestal	503	524	542	554	559	5	1%
Industrial					28	28	
Minería	306	304	300	314	314	1	0%
Químico y Combustib	40	44	44	46	49	3	8%

1.3 Ingresos Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	AI 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	7.828.294	7.618.978	209.316	2,7%
Ingresos Inmobiliarios	6.209.632	6.372.408	(162.776)	-2,6%
Arriendos	3.884.142	3.804.971	79.171	2%
Paseo Estación	463.076	453.620	9.457	2%
Arriendos	3.421.066	3.351.351	69.714	2%
Atravesos y Paralelismos	2.325.490	2.567.437	(241.947)	-9%
Otros Ingresos	1.618.662	1.246.570	372.092	29,8%



Ingresos Inmobiliarios:

El segmento inmobiliario de la Empresa, se deriva de la explotación comercial de sus terrenos y edificaciones, en la forma de arriendos (comerciales, de terrenos y habitacionales) y cobros por atravesos y paralelismo en la vía férrea.

Otros Ingresos:

En este grupo se registran principalmente los ingresos por cobros de energía eléctrica a porteadores, trabajos de mastranza ferroviaria a terceros y arriendos de máquinas y equipamiento, entre otros ingresos.

2. INGRESOS POR COMPENSACIÓN

A partir de los estados financieros terminados al 31 de diciembre de 2012, el registro de las Transferencias de Recursos que EFE recibe del Estado para cubrir una parte de sus gastos de mantenimiento y los pagos que hace el Estado de los intereses de las deudas históricas de EFE, se registran bajo el método de la renta según NIC 20. Antes de esa fecha, dichos recursos se registraban contablemente bajo el “método del capital”, es decir, como aumentos de patrimonio.

La Norma Internacional de Contabilidad NIC 20, establece que bajo el método de la renta, las subvenciones se reconocen como un ingreso único o periódico que, al pasar por la cuenta de resultados en forma gradual, compensa los gastos que dieron origen a la subvención, lo que permite correlacionar de mejor forma los ingresos con los gastos y por lo tanto, logra una mejor presentación de los resultados que genera la Empresa.

La siguiente tabla, presenta los conceptos y las compensaciones sobre gastos que se han efectuado en cada periodo:

EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	AI 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Var.	
			M\$	%
EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	72.761.905	69.274.235	3.487.670	5%
a) Las transferencias para cubrir gastos operacionales por mantenimiento de Infraestructuras, se compensarán con los costos de mantenimiento incurridos y se presentarán en Otros Ingresos de la Operación.	23.910.122	22.732.571	1.177.551	5%
b) Las transferencias destinadas al pago de intereses de la deuda financiera de la Empresa, se registrarán en compensación de los gastos financieros. Los pagos o ahorros por la diferencias de cambio y UF de las cuotas de Capital de las deudas canceladas por el Estado, compensarán las utilidades o pérdidas por este concepto. Todo ello en el rubro Otras ganancias (pérdidas del resultado no operacional).	48.851.783	46.541.664	2.310.119	5%

3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN	AI 31 DE DICIEMBRE 2017	AI 31 DE DICIEMBRE 2016	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
Total Costos de Venta y Administración	83.513.751	69.252.968	14.260.783	21%
Personal	31.736.409	27.259.491	4.476.918	16%
Costos de Ventas	40.930.282	31.656.735	9.273.547	29%
Energía y Combustible	4.914.171	4.848.268	65.903	1%
Mantenimiento Material Rodante	8.379.288	5.698.225	2.681.063	47%
Mantenimiento Infraestructura	9.527.674	7.651.968	1.875.706	25%
Mantenimiento SEC y Tráfico	9.190.127	8.571.898	618.229	7%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	8.094.717	6.075.365	2.019.352	33%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(5.244.266)	(6.536.849)	1.292.583	-20%
Servicios de Terceros	6.068.571	5.347.860	720.711	13%
Gastos de Administración	10.847.060	10.336.742	510.318	5%
Asesorías y Servicios Externos	1.218.351	1.338.204	(119.853)	-10%
Mercadotecnia	398.145	333.429	64.716	16%
Consumos Básicos	1.661.558	1.518.725	142.833	9%
Informática y Comunicaciones	1.793.931	1.661.160	132.771	7%
Fletes y Seguros	2.530.998	2.144.153	386.845	15%
Gastos Generales	1.607.132	1.988.022	(380.890)	-24%
Contribuciones y otros gastos	1.636.945	1.353.049	283.896	17%

Costos de personal: En crecimiento en los costos de personal, se encuentra explicado por las variaciones de plantel de nuestras Filiales Tren Central y Metro Valparaíso, la primera aumentó su dotación promedio en un 52%, principalmente con ocasión del inicio de los nuevos servicios Metrotren Nos y Rancagua, por otra parte, Metro Valparaíso incrementó su dotación media en un 21,3%, principalmente maquinistas, pero por corresponder en su mayor proporción a personal part-time, el impacto en el crecimiento de los gastos no es directamente proporcional. El conjunto de las áreas corporativas y otras filiales no presentaron crecimiento en costos ni en dotación total significativas entre ambos periodos de comparación.

Costos de Ventas: el crecimiento en los gastos de mantenimiento de material rodante se explica por el inicio de la etapa de mantenimiento de los nuevos trenes xtrapolis adquiridos para los servicios de Metro Valparaíso (8 unidades) y los asociados al proyecto Rancagua Xpress (16 unidades). Los incrementos en mantención de infraestructura de vías, SEC y guardias, se origina en el inicio de los nuevos servicios Metrotren Nos y Rancagua. En crecimiento de un 28% en los gastos en guardacruzas, se relacionan con una necesidad de entregar mayor seguridad al personal que opera los servicios ferroviarios y al que transita por cruces no automatizados, en esta última materia, EFE ha iniciado un proyecto de automatización de barreras, lo que permitirá controlar el crecimiento de estos gastos durante el año 2018 e irlos reduciendo en la medida que se avanza en la ejecución del proyecto.

Costos de Interrupción: Se reconoce como inversión un conjunto de desembolsos fijos fundamentales para mantener la operación ferroviaria durante el periodo de interrupción de los servicios provistos por Tren Central, necesarios para dar espacio a la ejecución de las obras del Proyecto Rancagua Express. Esta capitalización resulta menor en la medida que se retoman los servicios y se suspenderá totalmente una vez finalizadas las obras del proyecto.

II. ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	AI 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
Diferencias de Cambio y UF	(17.992.692)	(30.046.185)	12.053.493	40%
Diferencias de Cambio	816.591	1.835.486	(1.018.895)	56%
Resultados por UF	(18.809.283)	(31.881.671)	13.072.388	41%
Otros resultados no operacionales (netos)	(200.441)	(1.560.207)	1.359.766	-87%

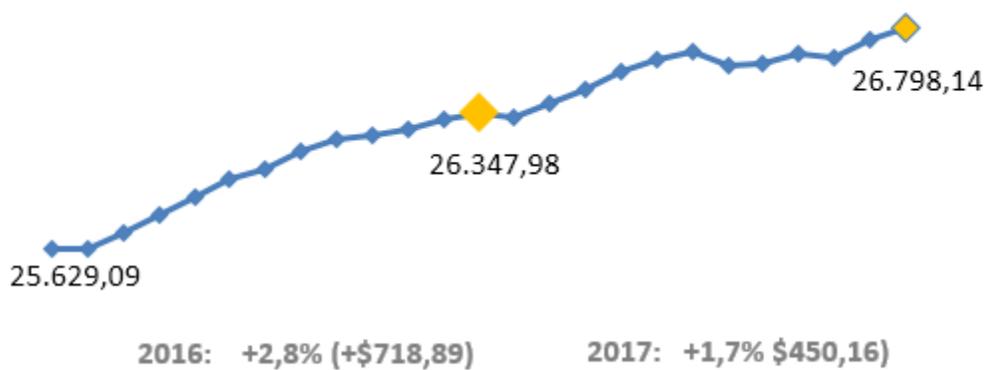
Las variaciones originadas por el crecimiento del 1,7% en el valor de la UF de los últimos nueve meses sobre el stock de deuda financiera, generaron pérdidas *netas por* MM\$13.072, cifra menor al año 2016, en que las pérdidas por este concepto fueron de MM\$31.882, debido a un crecimiento en el valor de la UF del 2.8%

La administración estima que existe una cobertura implícita por la indexación de las deudas de EFE que cubre directamente el Estado, debido que al vencimiento de los créditos, las deudas son canceladas directamente por el Fisco, no existiendo riesgos cambiarios reales en el patrimonio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en el mediano y largo plazo.

El actual nivel de deuda en USD asciende a aproximadamente USD 9 millones, por lo que la variación de \$1 en su valor, genera MM\$9 de utilidad si su cotización disminuye o de pérdida si su valor aumenta.

En relación a la variación de la Unidad de Fomento, en endeudamiento financiero es de UF 46,7 millones, UF 6 millones no están afectas a pérdidas o ganancias con impacto en resultados. Cada punto porcentual de inflación significa reconocer pérdidas por MM\$11.568.

Evolución del Valor de la UF de cierre



III. ESTADOS DE SITUACION FINANCIERA

Estados Resumidos de Situación Financiera	Al 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
ACTIVOS	1.628.319.018	1.510.830.194	117.488.824	8%
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	123.779.372	58.827.500	64.951.872	110%
Aportes por recibir del Estado	212.846.500	206.824.921	6.021.579	3%
Propiedad, Planta y Equipos	1.258.182.514	1.214.125.303	44.057.211	4%
Inversiones en Empresas Relacionadas	14.262.160	14.028.775	233.385	2%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	13.910.937	12.980.597	930.340	7%
Otros activos	5.337.535	4.043.098	1.294.437	32%
PASIVOS	1.628.319.018	1.510.830.194	117.488.824	8%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.861.092.269	1.698.075.073	163.017.196	10%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.245.900.164	1.149.738.802	96.161.362	8%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	497.327.499	488.787.634	8.539.865	2%
Cuentas por Pagar	37.954.186	28.866.470	9.087.716	31%
Otros pasivos	79.910.420	30.682.167	49.228.253	160%
Patrimonio	(232.773.251)	(187.244.879)	(45.528.372)	24%
Capital y Reservas	1.527.704.602	1.521.418.508	6.286.094	0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.760.477.870)	(1.708.663.404)	(51.814.466)	3%
Interés Minoritario	17	17	0	0%

1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:

Los recursos de efectivo, equivalentes de efectivo y otros activos financieros están compuestos principalmente por inversiones financieras que por medio de un contrato, son administradas por el Banco Estado y Santander Asset Management, atendiendo las "Política de Inversiones Financieras" vigente y la definición de las "Estrategias de Inversión" de EFE.

Según instruye el oficio Nro. 36 del Ministerio de Hacienda y su Política Interna de Inversiones, la Empresa sólo puede invertir en Depósitos a Plazo, Fondos Mutuos de renta fija y Pactos.

2. Aportes por Recibir del Estado (Ley de Presupuestos y Convenios con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).

Al 30 de septiembre de 2017, el Balance refleja los compromisos del Estado fijados en la Ley de Presupuesto para el año 2017, neto de las transferencias fiscales efectivas o aplicaciones en el caso de las deudas que cubre directamente el Estado.

3. Inmovilizado Material (Propiedades, planta y equipos y propiedades de Inversión):

La Empresa realiza sus análisis de inversión en base a una metodología específica de evaluación socioeconómica de proyectos de transporte ferroviario, emitida por el Ministerio de Desarrollo Social y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Esta metodología es una guía que permite evaluar y tomar decisiones estratégicas en relación al sistema de transporte para el país.

El desarrollo de la infraestructura de EFE, se explicita en un Plan Trienal de Inversiones que se aprueba mediante un decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A la fecha se encuentra en su etapa final la ejecución el plan trienal 2014 y 2016 y con fecha 26 de septiembre de 2017, quedó totalmente tramitado el Decreto Supremo N°64 del Ministerio de Transportes, que aprobó el nuevo Plan Trienal 2017-2019, por un total de MMUSD 555,7

Deuda Financiera

La gestión de la deuda se ha focalizado en disminuir la exposición al riesgo de monedas y a reducir las tasas de interés como medida para rebajar los gastos financieros que cubre regularmente el Estado.

En ese sentido, las gestiones se han materializado mediante el prepago de deudas en USD y su refinanciamiento a través de emisiones de bonos en UF a tasas significativamente inferiores a los créditos prepagados.

- En el año 2014, se contrataron créditos para el financiamiento de proyectos relacionados con aumento de frecuencias, compra de trenes y extensión de los servicios de pasajeros hasta la ciudad de Coronel.
- En junio 2015, se materializó la colocación de un bono de largo plazo a 29,5 años, con una tasa efectiva de colocación de 2,98%, con el objetivo de financiar obras del proyecto Rancagua Xpress.
- En enero 2017, mediante remate en la Bolsa de Comercio de Santiago, se colocó la totalidad de la emisión de Bonos AC por un total de UF 2.850.000, a una tasa de colocación final de 2,16%. Esta emisión cuenta con garantía 100% del Estado y su destino corresponde al financiamiento del Proyecto Servicio Rancagua Express.

V. INDICADORES FINANCIEROS Y DE ACTIVIDAD

1. Liquidez

La cartera de instrumentos financieros y caja de EFE alcanza a MM\$46.75, lo que permite cubrir los compromisos de inversión de corto plazo y garantiza el cumplimiento oportuno y completo de todas las obligaciones con los trabajadores y proveedores de la Empresa.

Respecto al pago de las deudas de carácter financiero, tales como Bonos, Créditos Bancarios y crédito de proveedores, éstos son remesados directamente por el Estado a los acreedores y las transferencias están comprometidas en la Ley de Presupuesto de la Nación y en convenios vigentes con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

2. Endeudamiento

Es importante destacar que desde 2010, EFE no ha requerido incrementar su deuda para cubrir déficit operacional. La gestión de la deuda se ha focalizado en disminuir la exposición al riesgo de monedas, reducir las tasas de interés como medida para rebajar los gastos financieros que cubre regularmente el Estado y financiar nuevos proyectos de Inversión.

Según lo contemplado en la Ley de Presupuesto de la Nación para los años 2016 y 2017, el Estado, a través de la Tesorería General de la República ha remitido a los acreedores financieros los montos correspondientes a las cuotas de capital e intereses que vencieron durante ambos periodos.

3. Rentabilidad

EFE controla su desempeño y gestión mediante un seguimiento al Ebitda, sin incorporar los ingresos correspondientes a aportes de mantenimiento de infraestructura que realiza el Estado. Este seguimiento permite verificar el cumplimiento de los niveles de eficiencia que compromete el Grupo. Respecto a los ingresos por servicios de pasajeros, es importante destacar que estos operan bajo criterios de rentabilidad social que no se reflejan en los Estados Financieros, por lo que no posible presentar indicadores de rentabilidad económica.

4. Diferencias entre el valor libros y valores de mercado

Al 1 de enero de 2010, producto de la migración desde las normas contables locales al estándar IFRS, la empresa y sus filiales efectuaron una tasación independiente a sus principales activos inmobiliarios, de operación y material rodante. Las diferencias fueron registradas contablemente.

5. Factores de Riesgos

Las catástrofes naturales y la acción de terceros, son factores de riesgos muy relevantes, lo cual afecta la infraestructura que permite el normal funcionamiento de los servicios de transporte de pasajeros y de carga, afectando consecuentemente los ingresos de la matriz y empresas filiales. En este sentido, la empresa cuenta con una política de seguros orientada a cubrir parte de este riesgo, principalmente los asociados a daños en la infraestructura.

No existen riesgos no controlados en el ámbito financiero por las posiciones pasivas en moneda extranjera y en UF, debido a que el Estado de Chile, cubre directamente esas obligaciones de la Empresa, tal como ha sido ratificado en sucesivos oficios de la Dirección de Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

Liderado por su Comité de Riesgos, y a partir de la construcción y análisis de nuestra cadena de valor en su proceso primario de gestión, la Empresa levantó impactos positivos y negativos, junto con la identificación de los riesgos en materia de sostenibilidad, es decir, aquellos correspondientes a institucionalidad, entorno social, economía local, ciudad y medioambiente.

Siguiendo los lineamientos establecidos por el Sistema de Empresas Públicas SEP, los riesgos de sostenibilidad fueron validados por el Directorio y, posteriormente, integrados a nuestra matriz de riesgos corporativa.

De esta manera y gracias a este instrumento, todas las empresas del grupo, cuentan con estrategias de trabajo orientadas a minimizar los riesgos y disminuir sus potenciales efectos.

