

ANÁLISIS RAZONADO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Al 30 de Junio de 2016



24 Trenes de última generación se adquirieron para los nuevos servicios Santiago- Nos; Santiago – Rancagua y mejora de frecuencias en Metro Valparaíso.

La inversión en trenes y nueva infraestructura ferroviaria, permitirá mejorar la calidad de vida de las personas, reduciendo sus tiempos de viaje, con altos estándares de seguridad, confiabilidad en los horarios, mejor conectividad y más comodidad.

CONTENIDO

| | | |
|-----|---|----|
| I | ANALISIS DE LOS RESULTADOS OPERACIONALES | 02 |
| | 1. Ingresos por ventas y servicios | |
| | 1.1. Ingresos de Pasajeros | 03 |
| | 1.2. Ingresos desde Operadores de Carga | 08 |
| | 1.3. Ingresos Inmobiliarios y Otros | 10 |
| | 2. Ingresos por Compensación de Subsidios | 11 |
| | 3. Costos de Venta y gastos de Administración | |
| | 3.1. Costos de Venta | 12 |
| | 3.2. Costos de Administración | 13 |
| I | 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 | 17 |
| | 1. Pasivos Financieros | |
| | 2. Patrimonio | |
| IV. | INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD | 18 |
| | 1. Liquidez | |
| | 2. Endeudamiento | |
| | 3. Rentabilidad | |
| | 4. Factores de Riesgos. | |

I. ANALISIS DE RESULTADOS DEL PERIODO

| | AI 30 DE JUNIO 2016 | AI 30 DE JUNIO 2015 | Diferencia | Variación |
|---|---------------------|---------------------|--------------------|-------------|
| | M\$ | M\$ | M\$ | % |
| INGRESOS POR VENTAS | 19.484.595 | 19.839.464 | (354.869) | -2% |
| Pasajeros | 10.441.731 | 11.178.449 | (736.718) | -7% |
| Operadores de Carga | 5.853.135 | 5.557.075 | 296.060 | 5% |
| Inmobiliarios y otros | 3.189.729 | 3.103.940 | 85.789 | 3% |
| COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de | (34.706.495) | (30.767.477) | (3.939.018) | -13% |
| EBITDA (antes de compensaciones) | (15.221.900) | (10.928.013) | (4.293.887) | -39% |
| Ingresos por Compensación | 15.221.901 | 10.928.015 | 4.293.886 | 39% |
| Depreciación y amortización | (10.938.397) | (11.573.406) | 635.009 | 5% |
| Resultado no Operacional | (16.952.868) | (16.320.321) | (632.547) | -4% |
| PÉRDIDA NETA | (27.891.264) | (27.893.725) | 2.461 | 0% |

La **pérdida neta** acumulada por MM\$27.891 se explica por el gasto de depreciación de los activos inmovilizados y por el impacto contable de los reajustes de la unidad de fomento sobre la deuda financiera de EFE.

Ingresos por ventas: En agosto de 2015, fuertes marejadas afectaron las instalaciones de la Filial Metro Valparaíso, lo que sumado a otros eventos sobre las vías y sistemas eléctricos, llevaron a tomar la decisión de reducir la frecuencia de los servicios hasta que las actividades de recuperación permitieran operar con niveles de seguridad necesaria. La recuperación de la frecuencia de servicios se alcanzó a partir de 28 de marzo de 2016.

Por su parte, la Filial Tren Central informó una reducción relevante de sus ingresos por los servicios Santiago – San Fernando respecto a igual periodo 2015, reducción que se ha ido incrementando según avanzan las obras del servicio de pasajeros del proyecto Rancagua Express.

Un hecho destacado de este semestre es el positivo aumento en el número de pasajeros registrado en el servicio Biotren, de Ferrocarriles del Sur, por el inicio de la operación en marzo último de la extensión entre Lomas Coloradas y Coronel. Este incremento llega a un 82% en el número de pasajeros transportados, lo que generó un incremento de MM\$322 en los ingresos por ventas asociados a este servicio.

Con todo, la disminución de ingresos de pasajeros del 7% fue compensada parcialmente por aumento en los ingresos de carga e inmobiliarios.

Costos de venta y administración: La estructura de costos del grupo EFE, es mayormente fija e indexada, según sus contratos de mantenimiento de infraestructuras, en el valor de la unidad de fomento, impactando los costos en un 4,3% aproximadamente y un aumento de un 8,7% por mayores costos directos derivados de la ampliación de contratos, especialmente Guardias, Sistemas Eléctricos y Mantenición de Vías.

EBITDA (antes de compensación de costos): Como resultado, el Ebitda de este periodo fue de -MM\$15.622, en comparación a -MM\$10.998 del periodo anterior.

Los Ingresos por Compensación representan los recursos que aporta el Estado para el mantenimiento de la infraestructura operacional necesaria para operar ciertos servicios de pasajeros que de otra manera no podrían ser entregados por la Empresa en términos de equilibrio económico.

1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1 Ingresos de Pasajeros

| FILIAL | Servicio | Al 30 DE JUNIO 2016 M\$ | Al 30 DE JUNIO 2015 M\$ | Variación Ingresos | | Pasajeros Transportados | | Ingreso por Pasajero (incluye Subsidios) | |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------|---------------|-------------------------|---------------|--|---------------|
| | | | | M\$ | Var '16 / '15 | 2016 Miles | Var '16 / '15 | 2016 \$ | Var '16 / '15 |
| | TOTALES | 10.441.731 | 11.178.449 | (736.718) | -7% | 12.123 | -4% | | |
| Tren Central -MM\$600 | Santiago - Chillán | 1.270.011 | 1.296.019 | (26.007) | -2% | 119 | -7% | 10.661 | 5% |
| | Talca - Constitución | 202.356 | 207.103 | (4.747) | -2% | 35 | -5% | 5.864 | 3% |
| | Santiago - San Fernando | 300.907 | 879.098 | (578.191) | -66% | 255 | -65% | 1.180 | -4% |
| | Trenes Turísticos | 218.178 | 209.660 | 8.518 | 4% | | | | |
| Metro Valparaíso -MM\$506 | Merval | 6.500.570 | 7.005.343 | (504.773) | -7% | 9.766 | -6% | 666 | -2% |
| Fesur +MM\$368 | Corto Laja | 1.127.805 | 1.096.441 | 31.363 | 3% | 316 | -1% | 3.572 | 3% |
| | Biotrén | 643.408 | 321.450 | 321.959 | 100% | 1.408 | 82% | 457 | 10% |
| | Victoria - Temuco | 178.495 | 163.335 | 15.160 | 9% | 225 | -17% | 794 | 31% |

Los ingresos del periodo 2016 respecto a 2015, muestran una disminución de \$738 millones, explicado principalmente por la reducción de servicios post marejadas del mes de agosto 2015 que dañaron una parte la infraestructura ferroviaria costera de la filial Metro Valparaíso, reduciendo un 7% sus ingresos del semestre 2016 respecto a los seis primeros meses de 2015. La infraestructura se encuentra en proceso de recuperación. A lo anterior se suman los efectos de una menor disponibilidad de vías por las obras construcción del Proyecto Rancagua Express, generando una disminución de MM\$578 en el Servicio Santiago San Fernando.

Los efectos comparativos señalados en el párrafo anterior, se vieron parcialmente compensados en MM\$322, por el aumento de los servicios del Biotrén a partir del segundo trimestre.



Los pasajeros con capacidades diferentes pueden viajar gratis en el Biotren

El Proyecto Extensión Biotrén a Coronel, 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.

1.1 Comparación trimestral de pasajeros por servicio, 2012 - 2016

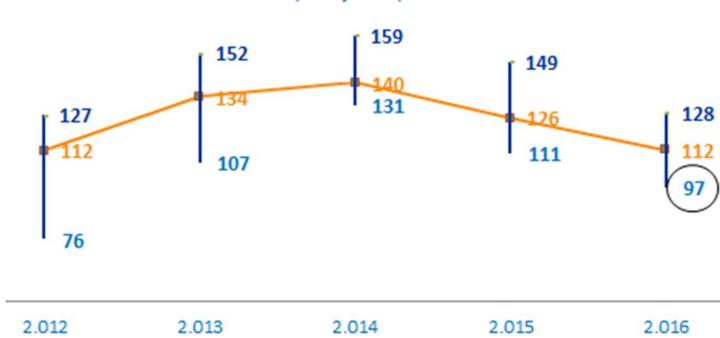
■ Trimestre más alto
 ■ Trimestre promedio
 ■ Trimestre más bajo
 ○ Último Trimestre

Talca - Constitución
miles de pasajeros por 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.

Victoria - Temuco
miles de pasajeros por Trimestre



Con inicio del 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.

Corto Laja
miles de pasajeros por Trimestre



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

Merval
miles de pasajeros por Trimestre

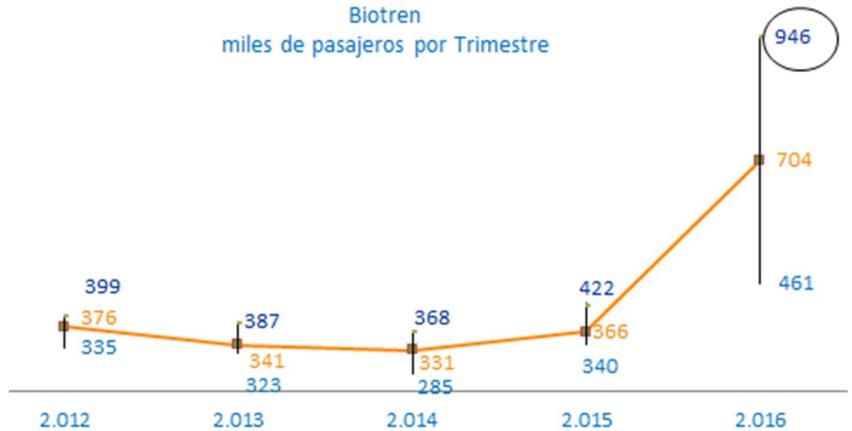


La disminución en el número de pasajeros transportados en 2015 y 2016 es resultado de los daños dejados por las marejadas en las costas de Valparaíso ocurridas a principios de agosto de 2015 y por otras incidencias que afectaron la capacidad de la empresa para otorgar normalmente sus servicios. La recuperación 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



Fotografía de la Nueva Estación Intermodal Coronel

Biotren
miles de pasajeros por Trimestre



A principios de marzo se iniciaron los servicios del Biotren hasta Coronel, con nuevos estándares de regularidad y rapidez (sólo 42 minutos entre Concepción y Coronel), mayor seguridad y comodidad.

El Biotren movilizará cinco millones de pasajeros anuales.

Servicios Santiago-San Fernando-Chillán:

A partir de 2013, la construcción del proyecto Rancagua Express disminuyó -en rango de los valores estimados- la disponibilidad de vías para los servicios de pasajeros del tramo Santiago – Nos - Rancagua – Chillán. A pocos meses de la puesta en marcha de los nuevos servicios expresos, el avance de los trabajos ha obligado a reducir al mínimo la oferta de pasajes Santiago-Chillán y Metrotren,

Dos nuevos servicios a Nos y Rancagua, permitirán disminuir en una hora promedio por día los tiempos de traslado de los usuarios.

Para ello se encuentran en construcción dos nuevas vías hasta Nos, nuevas estaciones y desnivelación de cruces e instalación de pasarelas peatonales para un mayor estándar de seguridad, entre otras obras.

El proyecto incorpora una flota de 16 trenes nuevos, de última tecnología (los más modernos que operarán en Latinoamérica), y que reducen en un 75% la emisión de ruidos y en un 25% el consumo de energía.

Se contará con un servicio entre Santiago y Nos cada 4 minutos en horario punta y cada 8 minutos en horario normal, en un recorrido que unirá el sur de Santiago con la Estación Central en tan sólo 17 minutos. Asimismo, el servicio entre Santiago y Rancagua será de 50 minutos, con trenes cada 15 minutos en horario punta y cada 30 minutos en horario normal.

La operación de ambos servicios se ha visto retrasada respecto de su programa de inicio a la operación comercial para el primer trimestre de 2017. En régimen, ambos proyectos estiman transportar 24 millones de pasajeros por año.



Prácticamente terminada se encuentra la estación Lo Blanco, en la comuna de San Bernardo.

16 nuevos trenes fueron adquiridos para cubrir los servicios de este proyecto.

1.1 Ingresos de Pasajeros: Trenes Turísticos

Viaje ida y regreso en Tren desde estación Alameda (Santiago), hasta San Fernando, donde se realizará combinación con buses que llevarán a los viajeros a conocer una Viña de la Asociación del Valle de Colchagua y lugares tradicionales de la ciudad de Santa Cruz.



Este tradicional viaje del **Buscarril Turístico** permite no sólo apreciar la belleza natural de la zona en tren, sino también disfrutar de la gastronomía típica de la zona, ya que en las paradas Corinto y Curtiduría, artesanas locales ofrecen exquisitos productos como quesos, mermeladas y tortillas de rescoldo.



Tren del Recuerdo: Se realiza en coches del año 1920 y tiene capacidad para 400 pasajeros. Es un recorrido nostálgico que trae recuerdos a muchas personas que realizaron este viaje a la playa durante su infancia.



En la región del La Araucanía, se puso en marcha locomotoras de vapor, en un circuito turístico que une a las ciudades de Temuco y Victoria. Se viaja a bordo de un tren con capacidad para 240 pasajeros e incluye coche comedor que data del año 1930.

La Góndola Carril realiza viajes turísticos entre Los Andes y Río Blanco. Recorre un hermoso e impresionante trazado cordillerano, se llega hasta el límite de la pre-cordillera en la Estación Vilcuya. La vía enfila entre los cerros, hasta llegar al Salto del Soldado, hermoso monumento nacional y natural. Finalmente se llega a Río Blanco y se transporta a los pasajeros hasta Guardia Vieja, para disfrutar la tarde y almorzar.

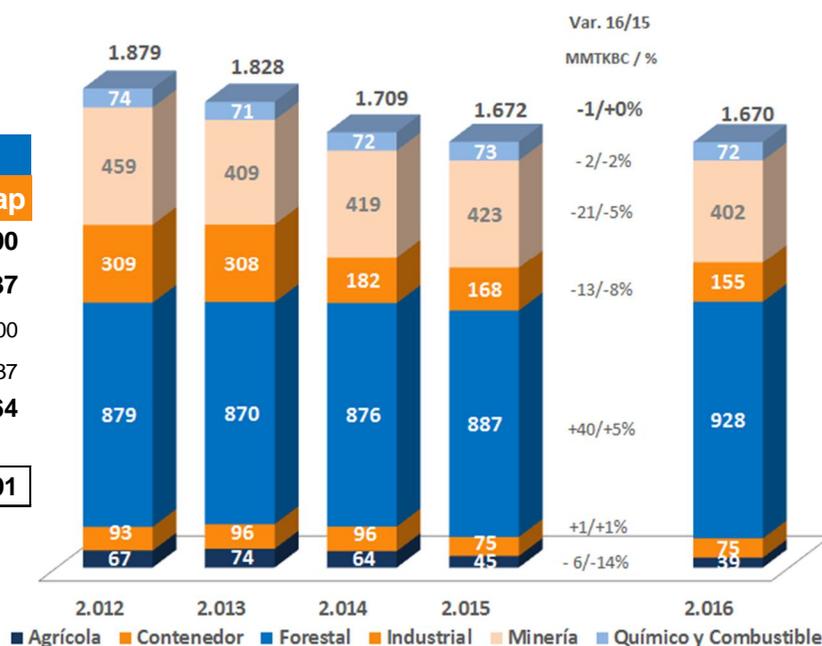


1.2 Ingresos desde Operadores de Carga

| OPERADORES DE CARGA | AI 30 DE JUNIO 2016 M\$ | AI 30 DE JUNIO 2015 M\$ | Variación | | MM TKBC | |
|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------|-------------|--------------|---------------|
| | | | M\$ | % | 2016 | Var '16 / '15 |
| TOTALES | 5.853.135 | 5.557.075 | 296.060 | 5,3% | | |
| PEAJE VARIABLE | 3.144.156 | 2.958.539 | 185.618 | 6,3% | 1.670 | -0,1% |
| Fepasa | 2.368.881 | 2.211.401 | 157.480 | 7,1% | 1.229 | -0,4% |
| Transap | 775.276 | 747.138 | 28.138 | 3,8% | 442 | 0,7% |
| CANON + PEAJE FIJO+PATIOS | 2.708.979 | 2.598.537 | 110.442 | 4,3% | | |
| Fepasa | 1.837.369 | 1.765.807 | 71.561 | 4,1% | | |
| Transap | 871.610 | 832.729 | 38.881 | 4,7% | | |

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 percibe un peaje fijo que se detalla en la tabla.

Millones de TKBC por Sector
I SEMESTRE 2012-2016



Cobros Fijos Anuales a Porteadores año 2016 (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 | 5.160 | 1.764 |
| Totales anuales UF | 142.135 | 68.401 |

1.2 Comparación trimestral de carga por porteador Millones de TKBC, 2012 - 2016

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

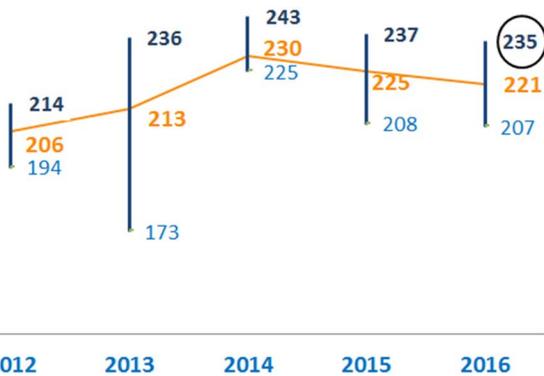
FEPASA
Millones de TKBC por Trimestre



Millones de TKBC por sector | Semestre 2012-2016

| | 2012-2014 | | | 2015-2016 | | var. 16/15 | |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | MMTKBC | % |
| FEPASA | 1.478 | 1.445 | 1.258 | 1.233 | 1.229 | -5 | -0,4% |
| Agrícola | 67 | 74 | 64 | 45 | 39 | -6 | -14,0% |
| Contenedor | 93 | 96 | 68 | 63 | 60 | -3 | -4,8% |
| Forestal | 649 | 641 | 619 | 621 | 669 | 48 | 7,7% |
| Industrial | 309 | 308 | 182 | 168 | 155 | -13 | -7,9% |
| Minería | 304 | 274 | 274 | 285 | 257 | -28 | -9,9% |
| Químico y Combustible | 56 | 53 | 51 | 51 | 50 | -2 | -3,4% |

TRANSAP
Millones de TKBC por Trimestre



Millones de TKBC por sector | Semestre 2012-2016

| | 2012-2014 | | | 2015-2016 | | var. 16/15 | |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | MMTKBC | % |
| TRANSAP | 401 | 383 | 450 | 438 | 442 | 3 | 0,7% |
| Contenedor | | | 28 | 12 | 16 | 4 | 29,4% |
| Forestal | 229 | 230 | 257 | 267 | 259 | -8 | -3,0% |
| Minería | 154 | 134 | 145 | 138 | 145 | 8 | 5,5% |
| Químico y Combustible | 18 | 19 | 20 | 22 | 22 | 0 | -0,2% |



Durante 2015, Grupo EFE firmó una serie de acuerdos con puertos, tanto privados como públicos de la zona central y sur del país, para realizar acciones conjuntas que permitan aumentar la presencia del modo ferroviario en el transporte de carga hacia estos centros.

1.3 Inmobiliarios y otros ingresos

| INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS | AI 30 DE JUNIO 2016 M\$ | AI 30 DE JUNIO 2015 M\$ | Variación | |
|---|----------------------------|----------------------------|-----------|------|
| | | | M\$ | % |
| Total Inmobiliarios y Otros Ingresos | 3.189.729 | 3.103.940 | 85.789 | 3% |
| Ingresos Inmobiliarios | 2.753.980 | 2.744.801 | 9.179 | 0% |
| Arriendos | 1.774.512 | 1.661.067 | 113.445 | 7% |
| Paseo Estación | 224.915 | 215.402 | 9.513 | 4% |
| Arriendos | 1.549.597 | 1.445.665 | 103.932 | 7% |
| Atravesos y Paralelismos | 979.468 | 1.083.734 | (104.266) | -10% |
| Otros Ingresos | 435.749 | 359.139 | 76.610 | 21% |



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 maestranza 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 30 DE JUNIO 2016 M\$ | AI 30 DE JUNIO 2015 M\$ | Var. | |
|--|----------------------------|----------------------------|-----------|-----|
| | | | M\$ | % |
| EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS | 38.599.621 | 32.959.273 | 5.640.348 | 17% |
| 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. | 15.221.901 | 10.928.015 | 4.293.886 | 39% |
| 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). | 23.377.720 | 22.031.258 | 1.346.462 | 6% |

3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

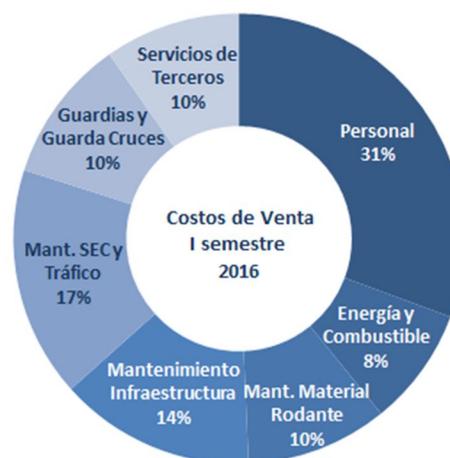
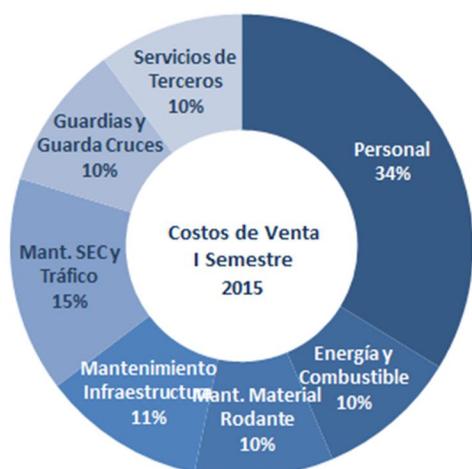
3.1 Costos de Venta

En la tabla siguiente se presentan los costos de venta, netos de depreciación:

| COSTOS DE VENTA | AI 30 DE JUNIO 2016 M\$ | AI 30 DE JUNIO 2015 M\$ | Variación | |
|--|-------------------------|-------------------------|------------------|------------|
| | | | M\$ | % |
| Costos de Ventas | 25.067.127 | 22.147.809 | 2.919.318 | 13% |
| Personal | 8.667.486 | 8.341.055 | 326.431 | 4% |
| Energía y Combustible | 2.404.198 | 2.431.823 | (27.625) | -1% |
| Mantenimiento Material Rodante | 2.875.455 | 2.396.425 | 479.030 | 20% |
| Mantenimiento Infraestructura | 3.973.857 | 2.814.522 | 1.159.335 | 41% |
| Mantenimiento SEC y Tráfico | 4.687.495 | 3.715.483 | 972.012 | 26% |
| Servicio de Guardias y Guarda Cruces | 2.918.161 | 2.511.603 | 406.558 | 16% |
| Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express | (3.216.242) | (2.567.807) | (648.435) | 25% |
| Servicios de Terceros | 2.756.717 | 2.504.705 | 252.012 | 10% |

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.

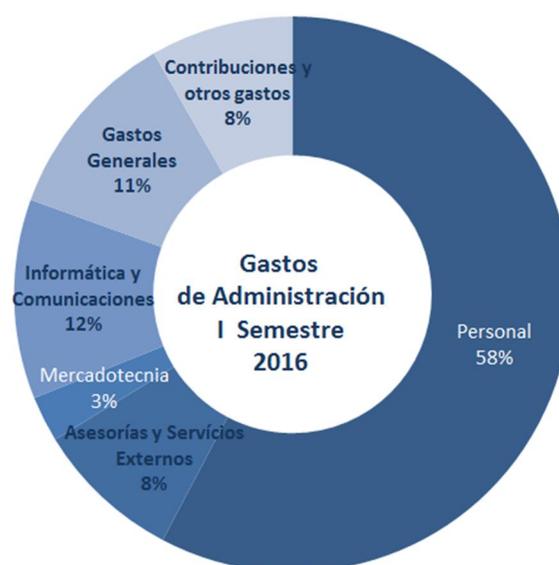
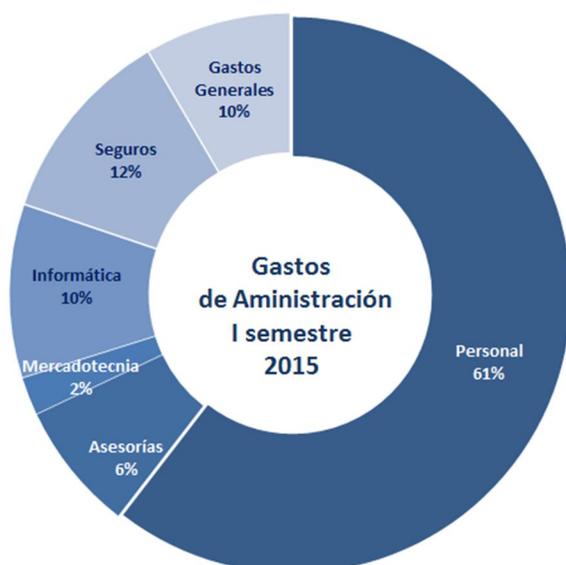
Parte importante de los costos de ventas se basan en contratos que se indexan por el valor de la unidad de fomento, la que en términos promedio aumentó un 4,6% respecto a su valor durante el primer semestre de 2015. Adicionalmente, se produce un crecimiento de los gastos de mantenimiento de vías de la zona centro-sur del país (CPIF Centro) derivado de una modificación de contrato efectuada en la segunda mitad de 2015 y mayores costos derivados de restitución de cables de cobre robados desde el sistema de catenarias de la empresa, en los costos de mantenimiento SEC y Tráfico. Los mayores costos en Guardias y Guardacruces tuvo su origen principal en los cambios legales introducidos a la jornada laboral.



3.2 Gastos de Administración

En la tabla siguiente se presentan los costos de administración, netos de depreciación:

| GASTOS DE ADMINISTRACION | AI 30 DE JUNIO 2016 M\$ | AI 30 DE JUNIO 2015 M\$ | Variación | |
|---------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------|------------|
| | | | M\$ | % |
| Gastos de Administración | 9.639.369 | 8.619.668 | 1.019.701 | 12% |
| Personal | 4.571.785 | 4.279.341 | 292.444 | 7% |
| Asesorías y Servicios Externos | 674.813 | 531.099 | 143.714 | 21% |
| Mercadotecnia | 211.354 | 154.601 | 56.753 | 27% |
| Consumos Básicos | 646.817 | 599.214 | 47.603 | 7% |
| Informática y Comunicaciones | 919.746 | 708.867 | 210.879 | 23% |
| Fletes y Seguros | 1.071.840 | 943.650 | 128.190 | 12% |
| Gastos Generales | 886.094 | 805.958 | 80.136 | 9% |
| Contribuciones y otros gastos | 656.920 | 596.938 | 59.982 | 9% |



II. ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES

| RESULTADOS NO OPERACIONALES | AI 30 DE JUNIO DE 2016 M\$ | AI 30 DE JUNIO DE 2015 M\$ | Variación | |
|--|-------------------------------|-------------------------------|--------------------|--------------|
| | | | M\$ | % |
| Resultados no Operacionales Totales | (16.952.868) | (16.320.321) | (632.547) | -4% |
| Diferencias de Cambio y UF | (17.795.245) | (14.546.276) | (3.248.969) | -22% |
| Diferencias de Cambio | 2.012.341 | (1.237.897) | 3.250.238 | 263% |
| Resultados por UF | (19.807.586) | (13.308.379) | (6.499.207) | -49% |
| Otros resultados no operacionales (netos) | 842.377 | (1.774.045) | 2.616.422 | -147% |
| Valuación por IVA de baja recuperación | (1.154.406) | (3.626.721) | 2.472.315 | 68% |
| Ingreso por recuperación Impuesto Renta | 557.013 | - | | |
| Juicios y litigios | (284.108) | (81.912) | (202.196) | -247% |
| Resultados en venta de activos y materiales | 43.069 | 1.575.610 | (1.532.541) | -97% |
| Ingresos Financieros | 1.569.362 | 1.504.141 | 65.221 | 4% |
| Otros resultados no operacionales (netos) | (681.586) | (1.870.404) | 1.188.818 | -64% |
| Participación en IPESA | 793.033 | 725.241 | 67.792 | 9% |

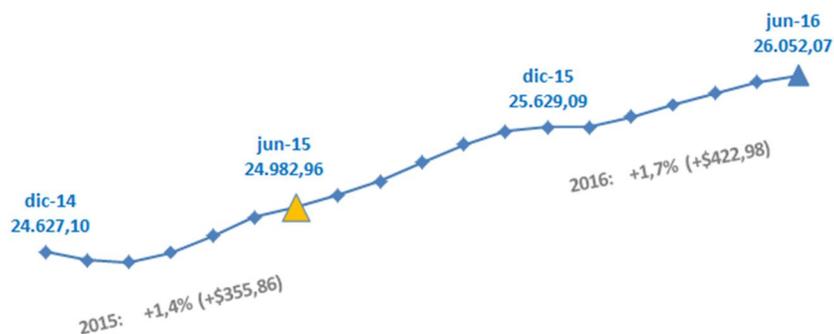
Las variaciones originadas por el crecimiento de un 1,7% en el valor de la UF y una disminución del 6,9% en el valor del tipo de cambio USD, aplicados al stock de deuda financiera generó *pérdidas "contables"* de MM\$17.795.

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 por el Estado, normalizando el patrimonio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, transitoriamente afectado por estas variaciones en el periodo previo a su vencimiento.

En 2016 y 2015, se constituyeron provisiones extraordinarias por valuación por remanentes de IVA. Estas provisiones no implican perder el derecho de imputación cuando se generen los débitos fiscales necesarios, sino que reconoce la lentitud y baja probabilidad de recuperación en el mediano plazo. Estas provisiones se irán revaluando periódicamente.

Una resolución favorable a la Empresa por parte del SII, permitió la recuperación de impuestos por créditos tributarios sobre dividendos recibidos con anterioridad a 2010 por MM\$557.

Evolución del Valor de la UF de cierre



Evolución del Tipo de Cambio de Cierre CH\$ 1USD



III. ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

| Estados Resumidos de Situación Financiera | Al 30 DE JUNIO 2016 M\$ | Al 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$ | Variación | |
|---|----------------------------|--------------------------------|---------------------|------------|
| | | | M\$ | % |
| ACTIVOS | 1.435.303.553 | 1.506.914.512 | (71.610.959) | -5% |
| 1- Efectivo, efectivo equivalente y otros activos financieros | 82.036.626 | 105.692.454 | (23.655.828) | -22% |
| 2- Aportes por recibir del Estado | 157.372.798 | 249.724.158 | (92.351.360) | -37% |
| 3- Inmovilizado Material | 1.161.787.003 | 1.114.918.632 | 46.868.371 | 4% |
| 4- Inversiones en Empresas Relacionadas | 13.964.916 | 14.141.286 | (176.370) | -1% |
| 5- Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar | 16.913.511 | 19.062.337 | (2.148.826) | -11% |
| 6- Otros activos | 3.228.699 | 3.375.645 | (146.946) | -4% |

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, considerando la "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. Los recursos líquidos disponibles al cierre, se destinarán principalmente a proyectos de inversión enmarcados en los planes trienales de desarrollo vigente.

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

Al 30 de junio de 2016, el Balance refleja los compromisos del Estado fijados en la Ley de Presupuesto para el año 2016, neto de las transferencias fiscales efectivas o aplicaciones en el caso de las deudas que cubre directamente el Estado.

| Aportes del Estado por cobrar s/Ley de Presupuesto | Saldos al 31 de diciembre 2015 | Ejecución 2016 | Saldos Al 30 de Junio 2016 |
|--|--------------------------------|-----------------|----------------------------|
| Ley Presupuesto | 175.509 | (94.321) | 81.187 |
| Fondos para Indemnizaciones | 729 | (471) | 257 |
| Aporte Mantenimiento Infraestructura | 24.743 | (13.253) | 11.490 |
| Mantenimiento y rehabilitación Arica a La Paz | 4.763 | (2.632) | 2.132 |
| Servicio de la Deuda (1) | 22.029 | (13.341) | 8.688 |
| Intereses de la Deuda (1) | 45.417 | (29.048) | 16.369 |
| Aportes Planes Trienales | 77.828 | (35.576) | 42.252 |

A lo anterior se suman los compromisos asociados a los créditos que cubrirá en un plazo de 20 años el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, correspondientes a los costos de la extensión a Coronel y la compra de Trenes para Metro Valparaíso y Tren Central.

(1) Estas partidas no representan flujos reales de fondos hacia EFE, debido a que la Tesorería General de la República remesa directamente los fondos a los acreedores financieros.

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. Con fecha 6 de agosto de 2014, se publicó en el Diario Oficial el Plan Trienal de Inversiones para el periodo 2014–2016 y su última modificación es de fecha 17 de febrero de 2016.

| PROGRAMA PLAN TRIENAL 2014-2016 | MMUSD 2014 | MMUSD 2015 | MMUSD 2016 | MMUSD Total |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 1. Continuidad Operacional | 60,2 | 69,7 | 74,5 | 204,4 |
| 2. Productividad Operacional | 44,2 | 60,3 | 42,5 | 147,0 |
| 3. Aumento Transporte de Carga | 95,5 | 143,4 | 136,9 | 375,8 |
| 4. Aumento Transporte de Pasajeros | 115,6 | 278,2 | 182,9 | 576,7 |
| Total Plan Trienal 2014 - 2016 | 315,5 | 551,6 | 436,8 | 1.303,9 |

Los siguientes movimientos reflejan la variación del activo inmovilizado ocurrida en el periodo 2016:

| Flujos de Inversión (incluye IVA) | Inversión año 2016 MM\$ | Disminución: Depreciación, bajas y Otras | 2016 MM\$ |
|--|-------------------------------|--|---------------|
| TOTAL INVERSIONES | 65.660 | Depreciación | 12.486 |
| Proyectos de Pasajeros | 44.639 | Edificios | 632 |
| Inversiones Rancagua Express | 29.413 | Infraestructura Ferroviaria | 6.352 |
| Biotrén | 11.525 | Señales y Sistemas | 2.569 |
| Metro Valparaíso | 2.011 | Material Rodante | 2.728 |
| Otros Proyectos Aumento de pasajeros | 1.690 | Herramientas, Repuestos y Otros | 206 |
| Otros Proyectos | 21.021 | Otras variaciones | 148 |
| Inversiones Ferrocarril Arica a La Paz | 2.132 | Total Depreciación y Bajas | 12.635 |
| Continuidad Operacional | 8.189 | | |
| Aumento de Carga | 2.332 | | |
| Ingeniería Alameda - Melipilla | 1.951 | | |
| Otros proyectos | 6.417 | | |

| Estados Resumidos de Situación Financiera | Al 30 DE JUNIO 2016 M\$ | Al 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$ | Variación | |
|---|----------------------------|--------------------------------|---------------------|------------|
| | | | M\$ | % |
| ACTIVOS | 1.435.303.553 | 1.506.914.512 | (71.610.959) | -5% |
| 1- Efectivo, efectivo equivalente y otros activos financieros | 82.036.626 | 105.692.454 | (23.655.828) | -22% |
| 2- Aportes por recibir del Estado | 157.372.798 | 249.724.158 | (92.351.360) | -37% |
| 3- Inmovilizado Material | 1.161.787.003 | 1.114.918.632 | 46.868.371 | 4% |
| 4- Inversiones en Empresas Relacionadas | 13.964.916 | 14.141.286 | (176.370) | -1% |
| 5- Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar | 16.913.511 | 19.062.337 | (2.148.826) | -11% |
| 6- Otros activos | 3.228.699 | 3.375.645 | (146.946) | -4% |

Gestión de Deuda Financiera:

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.

- En el año 2015 se colocó una emisión de bonos locales, Serie AB por UF 3.000.000, con plazo de 29,5 años y a una tasa de colocación efectiva de 2,98% anual. La colocación ha tenido por objeto el financiamiento del Proyecto Rancagua Express y cuenta con Garantía del Estado.
- Según lo contemplado en la Ley de Presupuesto de la Nación para el año 2015 y 2016, 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 el ejercicio.

V. INDICADORES FINANCIEROS Y DE ACTIVIDAD

1. Liquidez

La cartera de instrumentos financieros y caja de EFE alcanza a MM\$82.037, 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.

EFE se ha certificado con el sello Propyme, lo que da cuenta de su compromiso de pago en un plazo no superior a 30 días.

2. Endeudamiento

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.

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 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.

ANÁLISIS DE RIESGOS

5. Factores de Riesgos

- a) 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.
- b) 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.
- c) Aproximadamente un 10% de los Costos de Venta (antes de depreciación), lo componen los gastos de energía eléctrica utilizados para movilizar los trenes de pasajeros, si bien existen contratos que fijan precios por ciertos periodos de tiempo, el precio general de la energía está dado por variables exógenas que EFE no puede controlar.

