

# ANÁLISIS RAZONADO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Al 30 de Junio 2017



Presidenta Bachelet participó en viaje inaugural del Metrotren Nos

*Anualmente, entre 18 y 20 millones de pasajeros utilizarían el servicio. “Las personas que todos los días viajan de ida y vuelta, para ir a sus trabajos, para estudiar, podrán gastar una hora menos de su tiempo en sus traslados”, destacó la Presidenta de la República.*



## 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	12
II	ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	13
III	ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	
	A. Estructura del Activo.	14
	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 RESULTADOS DEL PERIODO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 30 DE JUNIO 2017 M\$	AI 30 DE JUNIO 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
<b>INGRESOS POR VENTAS</b>	21.320.714	19.484.595	1.836.119	9%
Pasajeros	12.383.558	10.441.731	1.941.827	19%
Operadores de Carga	5.487.005	5.853.135	(366.130)	-6%
Inmobiliarios y otros	3.450.151	3.189.729	260.422	8%
<b>COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)</b>	(40.501.432)	(34.679.276)	(5.822.156)	17%
<b>EBITDA (antes de compensaciones)</b>	(19.180.718)	(15.194.681)	(3.986.037)	26%
Transferencias para Mant. Infraestructura	19.095.784	15.194.681	3.901.103	26%
Depreciación y amortización	(10.271.716)	(10.938.397)	666.681	-6%
<b>PÉRDIDA OPERACIONAL</b>	(10.356.650)	(10.938.397)	581.747	-5%
Reajustes deuda en USD	166.162	2.012.364	(1.846.202)	-92%
Reajustes deuda en UF	(12.665.621)	(19.829.792)	7.164.171	-36%
Otros Resultados no Operacionales	(203.324)	864.561	(1.067.885)	-124%
<b>PÉRDIDA NETA</b>	(23.059.433)	(27.891.264)	4.831.831	-17%

La **pérdida neta** acumulada por MM\$23.059 se explica principalmente por el gasto de depreciación de los activos inmovilizados y por las variaciones en la unidad de fomento y el tipo de cambio USD sobre los pasivos financieros.

**Ingresos por ventas:** Los ingresos por ventas aumentan un 9% respecto al año anterior, principalmente producto de mayores ingresos por venta de pasajes e ingresos inmobiliarios. Los ingresos de pasajeros presentan una mejora del 19%, lo que se origina por la entrada en operación, a partir del 29 de febrero de 2016 de la extensión a Coronel del servicio Biotren y por el inicio gradual de la operación del servicio Metrotren Nos.

A partir del 23 de mayo, el servicio Metrotren Nos opera en todo horario y mueve diariamente a unos 40.000 pasajeros en días hábiles.

El accidente del Puente Toltén y una baja producción de Celulosa debido a los incendios forestales de febrero pasado, han mermado la generación de carga que movilizan los porteadores en el sector forestal, con un impacto aproximado de MM\$370 menos a igual semestre del año anterior.

**Costos de venta y administración:** Estos costos presentan un crecimiento del 17%, principalmente derivado de los costos de mantenimiento de material rodante Metrotren NOS, de las nuevas vías y sistemas eléctricos construidos para de la extensión a Coronel y Proyecto RXs, como de los gastos en personal adicional para la operación de los servicios Metrotren Nos y Rancagua.

**El EBITDA,** previo al registro de los aportes para mantención de infraestructura que contempla la Ley de Presupuesto del País, fue de -MM\$19.181.

# 1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

## 1.1 Ingresos de Pasajeros

Empresa/Servicio	Al 30 DE JUNIO 2017 M\$	Al 30 DE JUNIO 2016 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados	
			M\$	Var '17 / '16	2017 Miles	Var '17 / '16
<b>TOTALES</b>	<b>12.383.558</b>	<b>10.441.731</b>	<b>1.941.827</b>	<b>19%</b>	<b>14.005</b>	<b>16%</b>
<b>Tren Central</b>	<b>3.208.140</b>	<b>1.991.453</b>	<b>1.216.687</b>	<b>61%</b>	<b>2.231</b>	<b>446%</b>
Santiago - Chillán	1.229.288	1.270.011	(40.724)	-3%	115	-4%
Talca - Constitución	291.308	202.356	88.952	44%	22	-35%
Metrotren - Nos	1.195.671		1.195.671		1.814	
Metrotren - Rancagua	372.550	300.907	71.643	24%	280	10%
Trenes Turísticos	119.322	218.178	(98.855)	-45%		
<b>Metro Valparaíso</b>	<b>6.780.010</b>	<b>6.500.570</b>	<b>279.440</b>	<b>4%</b>	<b>9.436</b>	<b>-3%</b>
<b>Fesur</b>	<b>2.395.407</b>	<b>1.949.708</b>	<b>445.699</b>	<b>23%</b>	<b>2.339</b>	<b>20%</b>
Corto Laja	1.330.860	1.127.805	203.056	18%	275	-13%
Biotrén	918.505	643.408	275.097	43%	1.835	30%
Victoria - Temuco	146.041	178.495	(32.454)	-18%	229	2%

Los ingresos de pasajeros del año 2017, muestran un aumento de MM\$1.942 en comparación al año anterior. El principal servicio de pasajeros que presenta aumentos corresponde Metrotren Nos, que fue incorporando servicios gradualmente entre marzo y junio de 2017, este servicio generó nuevos ingresos por MM\$1.195. Se reflejan crecimientos adicionales en Biotren, y Metro Valparaíso por medio de los ajustes tarifarios que correspondió aplicar a inicios de año.

El proyecto Rancagua Express, tiene un costo de USD 685 millones, destinados a los nuevos servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua, e incluye 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 para la operación de los nuevos servicios.

El servicio Metrotren Nos, ya se encuentran operativo desde el pasado 23 de mayo en todo horario, luego de un proceso gradual de funcionamiento con pasajeros iniciado a fines de marzo. En el mes de junio, un total de 889.000 pasajeros utilizaron este nuevo servicio.

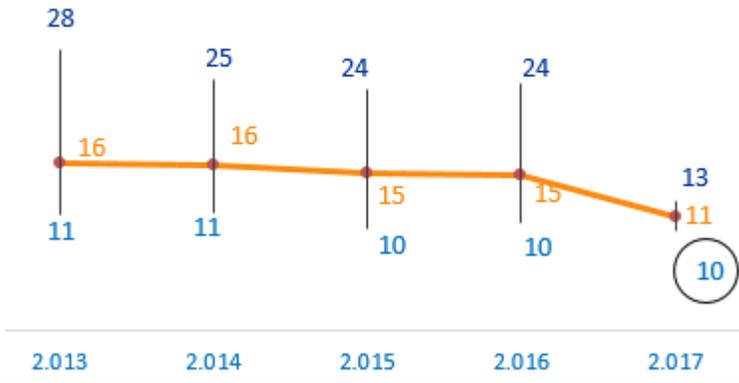
El proyecto de extensión del Biotren hasta la ciudad de Coronel, tuvo un costo de MUS\$ 76,8 y generó más de 5.000 plazas de trabajo. Su ejecución se extendió por 16 meses y se construyeron 40 kilómetros de vía electrificada, 6 paraderos (uno en San Pedro y 5 en Coronel) y una estación intermodal. Además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



# 1.1 Pasajeros por servicio, detalle por trimestres 2013-2017

■ 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 el 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.

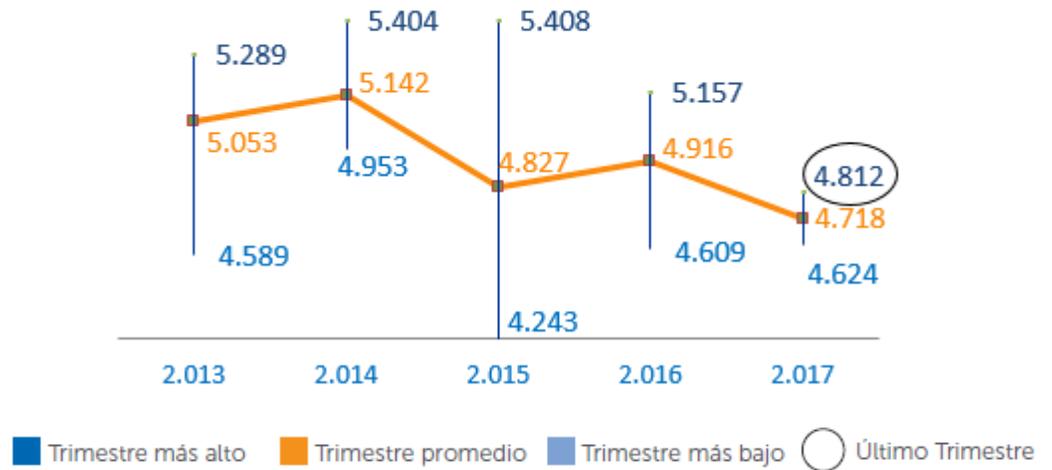
**Corto Laja**  
miles de pasajeros por Trimestre



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.

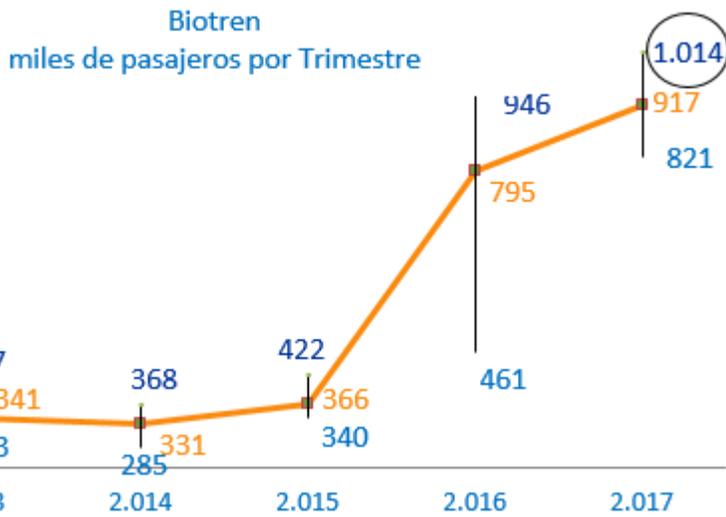


Merval  
miles de pasajeros por Trimestre



La disminución en el número de pasajeros promedio transportados en los periodos semestrales 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 y en consecuencia la capacidad de la filial Metro Valparaíso 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 año 2016 se recupera parcialmente el volumen de pasajeros respecto al año anterior, no obstante, esta recuperación ha resultado más lenta de lo programado debido a una nueva incidencia de la naturaleza ocurrida en el último trimestre del año, al caer un rayo y quemar totalmente la subestación eléctrica Villa Alemana. El proceso de reemplazo por un sistema de subestaciones portátiles está programado para el segundo semestre de este año.





Fotografía de la Nueva Estación Intermodal Coronel

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), con mayor seguridad y comodidad para los pasajeros.

El Biotren movilizará cinco millones de pasajeros anuales.

La extensión del Servicio Biotren 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.



**Metrotren NOS**  
miles de pasajeros mensuales  
marzo-junio 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 nueve estaciones.

Cuenta con una flota de doce 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, 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, alcanzando peak de 42.200 pasajeros en un solo día.

#### Capacidad de los trenes

- 84 pasajeros sentados.
- Acceso para personas con discapacidad.
- 12 asientos exclusivos para personas discapacitadas.
- 426 pasajeros de pie.
- Aire acondicionado.
- No posee baño.

#### 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.



# 1.2 Ingresos desde Operadores de Carga

OPERADORES DE CARGA	Al 30 DE JUNIO 2017 M\$	Al 30 DE JUNIO 2016 M\$	Variación		MM TKBC	
			M\$	%	2017	Var '17 / '16
<b>TOTALES</b>	<b>5.487.005</b>	<b>5.853.135</b>	<b>(366.130)</b>	<b>-6,3%</b>		
<b>PEAJE VARIABLE</b>	<b>2.691.338</b>	<b>3.144.156</b>	<b>(452.819)</b>	<b>-14,4%</b>	<b>1.412</b>	<b>-15%</b>
Fepasa	1.864.377	2.368.881	(504.504)	-21,3%	953	-22%
Transap	826.961	775.276	51.685	6,7%	459	4%
<b>CANON + PEAJE FIJO+PATIOS</b>	<b>2.795.668</b>	<b>2.708.979</b>	<b>86.689</b>	<b>3,2%</b>		
Fepasa	1.883.686	1.837.369	46.317	2,5%		
Transap	911.982	871.610	40.371	4,6%		

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, procurará 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.

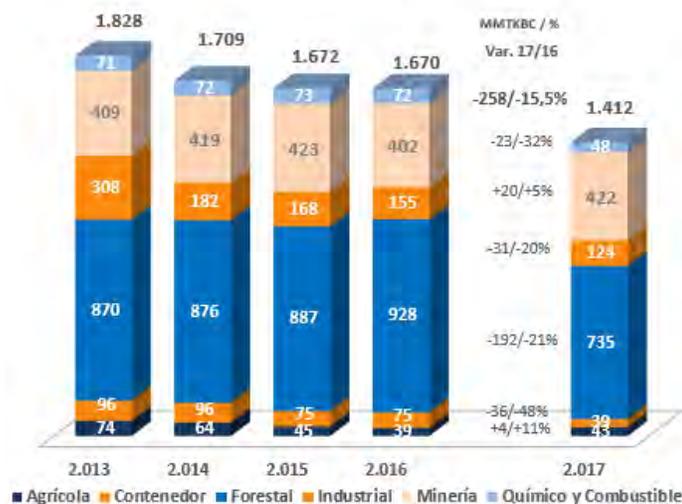
**Accidente Puente Tolten:** Durante la tarde del día 18 de agosto 2016, en la comuna de Pitrufquén, Región de La Araucanía, se produjo el colapso de tres pilares en el costado sur del puente Tolten. Producto de esta situación, un tren con 50 vagones de la empresa FEPASA, sufrió un accidente, precipitándose algunos vagones al cauce del río.

Los volúmenes de carga y TKBC que cruzaban a través del puente Tolten, 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 un 15,5% en el total del semestre respecto a igual periodo del año anterior.

Se proyecta que 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
	<b>Canon</b>	<b>40.224</b>
<b>Peaje Fijo</b>	<b>96.751</b>	<b>26.637</b>
Líneas Clase 1 (LC1)	80.448	22.500
Líneas Clase 2 (LC2)*	16.303	4.137
<b>Mantenimiento Patios</b>	<b>5.160</b>	<b>1.764</b>
<b>Totales anuales UF</b>	<b>142.135</b>	<b>68.401</b>

Millones de TKBC por Sector Acumulados enero-junio 2013-2017



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

Respecto al primer semestre de 2016, se registra una menor actividad de carga, principalmente en los productos forestales, contenedores, y sector industrial. La caída del Puente Toltén mantiene una reducción significativa en el transporte de Celulosa, madera aserrada y metros ruma. Actualmente, parte del transporte de Celulosa se realiza desde Temuco, lo que aminora los efectos de la no operatividad del Puente. En el primer semestre de 2016, en el sector industrial, el transporte de alimentos para salmón alcanzó los 26 millones de TKBC, carga que dejó el modo ferroviario a partir de la caída del Puente.

A partir de mayo 2017 se inició por parte de BSA Clinker, el movimiento de carga desde Barrancas a Quilicura, por aproximadamente 6 millones de TKBC por mes (sector industrial).

Millones de TKBC por sector enero-junio 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017	var. 17/16	
						MMTKBC	%
<b>FEPASA</b>	<b>1.445</b>	<b>1.258</b>	<b>1.233</b>	<b>1.229</b>	<b>953</b>	- 276	-22%
Etiquetas de fila	74	64	45	39	43	4	11%
Agrícola	96	68	63	60	26	- 34	-57%
Contenedor	641	619	621	669	467	- 202	-30%
Forestal	308	182	168	155	112	- 43	-28%
Industrial	274	274	285	257	279	23	9%
Minería	53	51	51	50	25	- 24	-49%

FEPASA  
Millones de TKBC por Trimestre



Millones de TKBC por sector enero-junio 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017	var. 17/16	
						MMTKBC	%
<b>TRANSAP</b>	<b>383</b>	<b>450</b>	<b>438</b>	<b>442</b>	<b>459</b>	17	4%
Contenedor	-	28	12	16	13	- 2	-15%
Forestal	230	257	267	259	268	10	4%
Industrial	-	-	-	-	12	12	
Minería	134	145	138	145	143	- 2	-2%
Químico y Combustib	19	20	22	22	23	1	4%

TRANSAP  
Millones de TKBC por Trimestre



## 1.3 Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	AI 30 DE JUNIO 2017 M\$	AI 30 DE JUNIO 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
<b>Total Inmobiliarios y Otros Ingresos</b>	3.450.151	3.189.729	260.422	8%
<b>Ingresos Inmobiliarios</b>	2.789.418	2.753.980	35.438	1%
Arriendos	1.929.900	1.774.512	155.388	9%
Paseo Estación	230.504	224.915	5.589	2%
Arriendos	1.699.396	1.549.597	149.799	10%
Atravesos y Paralelismos	859.518	979.468	(119.950)	-12%
<b>Otros Ingresos</b>	660.733	435.749	224.984	52%



### 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 30 DE JUNIO 2017 M\$	AI 30 DE JUNIO 2016 M\$	Var.	
			M\$	%
<b>EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS</b>	43.506.053	38.572.401	4.933.652	13%
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.	19.095.784	15.194.681	3.901.103	26%
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).	24.410.269	23.377.720	1.032.549	4%

### 3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN	AI 30 DE JUNIO 2017	AI 30 DE JUNIO 2016	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
<b>Total Costos de Venta y Administración</b>	<b>40.501.432</b>	<b>34.679.276</b>	<b>5.822.156</b>	<b>17%</b>
<b>Personal</b>	<b>15.687.395</b>	<b>13.239.271</b>	<b>2.448.124</b>	<b>18%</b>
<b>Costos de Ventas</b>	<b>19.684.281</b>	<b>16.372.421</b>	<b>3.311.860</b>	<b>20%</b>
Energía y Combustible	2.438.660	2.404.198	34.462	1%
Mantenimiento Material Rodante	3.840.918	2.848.234	992.684	35%
Mantenimiento Infraestructura	4.925.383	3.973.857	951.526	24%
Mantenimiento SEC y Tráfico	4.435.136	4.687.495	(252.359)	-5%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	3.666.272	2.918.161	748.111	26%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(2.731.276)	(3.216.242)	484.966	-15%
Servicios de Terceros	3.109.188	2.756.718	352.470	13%
<b>Gastos de Administración</b>	<b>5.129.756</b>	<b>5.067.584</b>	<b>62.172</b>	<b>1%</b>
Asesorías y Servicios Externos	567.426	674.813	(107.387)	-19%
Mercadotecnia	245.389	211.354	34.035	14%
Consumos Básicos	831.480	646.817	184.663	22%
Informática y Comunicaciones	967.180	919.746	47.434	5%
Fletes y Seguros	1.110.506	1.071.840	38.666	3%
Gastos Generales	665.539	886.094	(220.555)	-33%
Contribuciones y otros gastos	742.236	656.920	85.316	11%

Se reconoce como inversión del periodo 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 de gastos se suspenderá totalmente una vez restituidos los servicios del tramo Alameda – Chillán a sus niveles históricos de operación o a la finalización de las obras del proyecto, lo que ocurra primero.

En crecimiento en los costos y dotación 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 su 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.

Parte importante de los costos de ventas se basan en contratos que se indexan por el valor de la unidad de fomento. Adicionalmente, se produce un crecimiento de los gastos de mantenimiento de vías, de guardias y guardacruces por los nuevos proyectos Extensión a Coronel y Rancagua Express, como de mantención de material rodante derivado del crecimiento de la flota de los nuevos trenes Xtrápolis adquiridos por el Grupo EFE. Actualmente, de los 24 nuevos trenes del Grupo, doce se encuentran en etapa de mantenimiento, y doce en etapa de garantía, la que se extiende hasta inicios de último trimestre del año.

## II. ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	Al 30 DE JUNIO 2017 M\$	Al 30 DE JUNIO 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
<b>Diferencias de Cambio y UF</b>	<b>(12.499.459)</b>	<b>(17.817.428)</b>	<b>5.317.969</b>	<b>30%</b>
Diferencias de Cambio	166.162	2.012.364	(1.846.202)	92%
Resultados por UF	(12.665.621)	(19.829.792)	7.164.171	36%
<b>Otros resultados no operacionales (netos)</b>	<b>(203.324)</b>	<b>864.561</b>	<b>(1.067.885)</b>	<b>-124%</b>

Las variaciones originadas por el crecimiento del 1,2% en el valor de la UF de los últimos seis meses, y una disminución del 0,8% en el valor del tipo de cambio USD, sobre el stock de deuda financiera, generaron pérdidas *netas por* MM\$12.500, cifra menor al año 2016, en que las pérdidas por este concepto fueron de MM\$17.800.

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 46,3 millones, UF 3 millones no están afectas a pérdidas o ganancias con impacto en resultados. Cada punto porcentual de inflación significa reconocer pérdidas por MM\$11.432.

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



**Evolución del Valor de la UF de cierre**



# III. ESTADOS DE SITUACION FINANCIERA

Estados Resumidos de Situación Financiera	AI 30 DE JUNIO 2017 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
<b>ACTIVOS</b>	<b>1.541.595.599</b>	<b>1.510.830.194</b>	<b>30.765.405</b>	<b>2%</b>
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	115.410.882	58.827.500	56.583.382	96%
Aportes por recibir del Estado	159.354.902	206.824.921	(47.470.019)	-23%
Propiedad, Planta y Equipos	1.232.918.765	1.214.125.303	18.793.462	2%
Inversiones en Empresas Relacionadas	13.739.689	14.028.775	(289.086)	-2%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	16.729.769	12.980.597	3.749.172	29%
Otros activos	3.441.592	4.043.098	(601.506)	-15%
<b>PASIVOS</b>	<b>1.541.595.599</b>	<b>1.510.830.194</b>	<b>30.765.405</b>	<b>2%</b>
<b>Pasivos Corrientes y no Corrientes</b>	<b>1.752.299.484</b>	<b>1.698.075.073</b>	<b>54.224.411</b>	<b>3%</b>
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.244.033.153	1.149.738.802	94.294.351	8%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	444.954.892	488.787.634	(43.832.742)	-9%
Cuentas por Pagar	30.338.061	28.866.470	1.471.591	5%
Otros pasivos	32.973.378	30.682.167	2.291.211	7%
<b>Patrimonio</b>	<b>(210.703.885)</b>	<b>(187.244.879)</b>	<b>(23.459.006)</b>	<b>13%</b>
Capital y Reservas	1.521.315.753	1.521.418.508	(102.755)	0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.732.019.644)	(1.708.663.404)	(23.356.240)	1%
Interés Minoritario	6	17	(11)	-65%

## 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 junio 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

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.

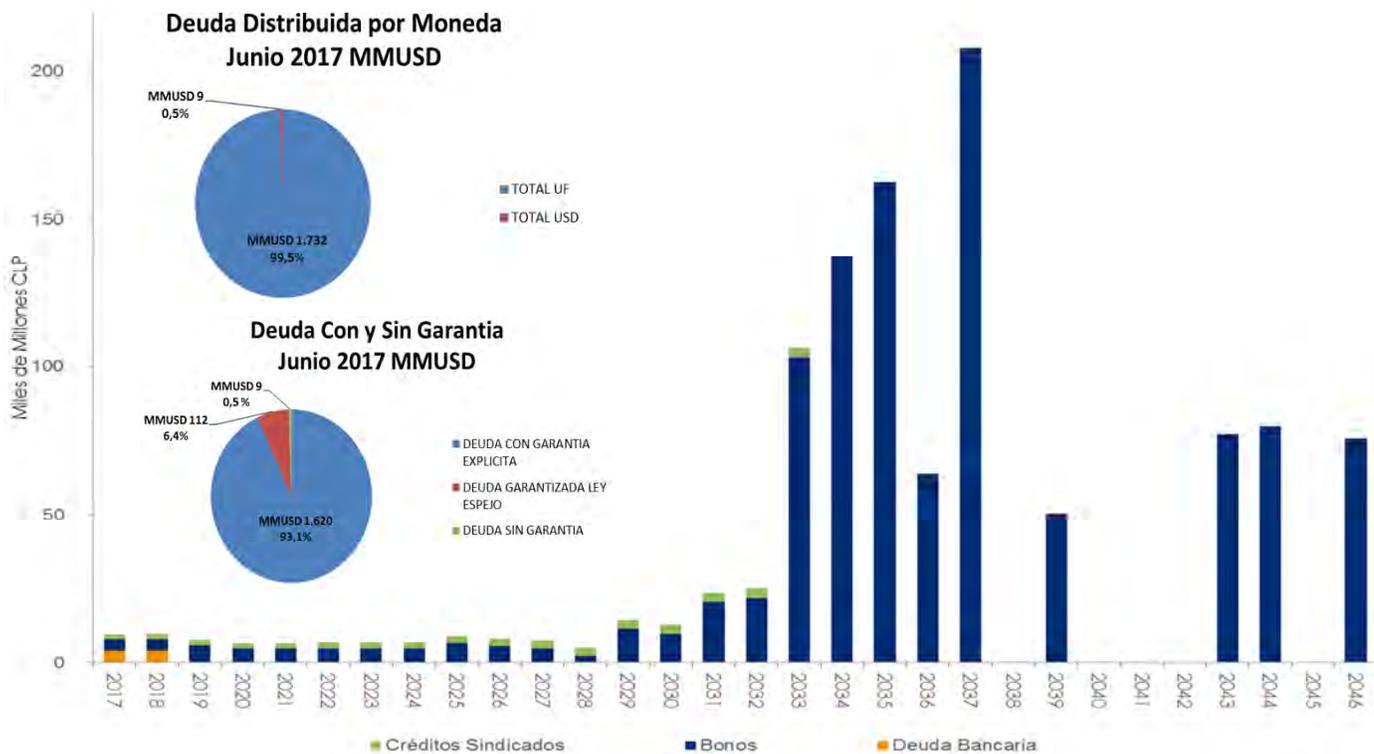
El desarrollo de la infraestructura de EFE, se explicita en un Plan Trienal de Inversiones que se aprueba mediante un decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A la fecha se encuentra en ejecución el plan trienal 2014 y 2016.

## 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 al 30 de junio de 2017 a MM\$115.410, lo que sumado a los recursos contemplados en la Ley de Presupuesto pendientes de transferencia, permitiría cubrir, en régimen, tanto los compromisos de inversión como de operación de la Empresa, y considera el pago oportuno y completo de las obligaciones con los trabajadores y proveedores de EFE y sus Filiales.

No obstante lo señalado, dado el inicio del nuevo servicio Metrotren Nos, EFE requerirá contar con recursos financieros adicionales que permitan solventar el déficit entre los ingresos y los costos fijos del nuevo servicio, lo que se genera por el desfase en la entrega de algunas obras del proyecto, afectando la gradualidad programada de los ingresos. Este requerimiento surge debido a que los recursos en caja de la operación no son fungibles con los recursos en caja destinados a la inversión. La Empresa identifica este riesgo y está administrando las medidas para su mitigación.

## 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 eficiencia que compromete el Grupo. Respecto a los ingresos por servicios de pasajeros, es importante destacar de 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 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, contamos con estrategias que nos permiten minimizar los riesgos y disminuir sus potenciales efectos.

