



## **EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES**



### **Análisis Razonado de los Estados Financieros Intermedios al 30 de junio de 2018**



# CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA</b>	<b>02</b>
<b>II.</b>	<b>ANALISIS DE LOS RESULTADOS OPERACIONALES</b>	<b>04</b>
1.	Ingresos por ventas y servicios	
1.1.	Ingresos de Pasajeros	05
1.2.	Ingresos desde Portadores Privados de Carga	10
1.3.	Ingresos Inmobiliarios y Otros	12
2.	Ingresos por Compensación de Subsidios	13
3.	Costos de Venta y gastos de Administración	14
<b>III.</b>	<b>ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES</b>	<b>16</b>
<b>IV.</b>	<b>INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD</b>	<b>17</b>
4.	Liquidez	
5.	Endeudamiento	
6.	Rentabilidad	
7.	Diferencias entre el valor libros y valores de mercado	
8.	Factores de Riesgo	

# I. ESTADOS DE SITUACION FINANCIERA

Estados Resumidos de Situación Financiera	AI 30 DE JUNIO 2018		AI 31 DE DICIEMBRE 2017	
	M\$		M\$	
<b>ACTIVOS</b>	1.563.052.286		1.626.319.112	(63.266.826) -4%
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	105.363.574		123.779.372	(18.415.798) -15%
Aportes por recibir del Estado	154.671.375		213.156.592	(58.485.217) -27%
Propiedad, Planta y Equipos	1.273.911.685		1.258.331.112	15.580.573 1%
Inversiones en Empresas Relacionadas	13.828.589		14.262.160	(433.571) -3%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	10.331.048		11.911.031	(1.579.983) -13%
Otros activos	4.946.015		4.878.845	67.170 1%
<b>PASIVOS</b>	1.563.052.286		1.626.319.112	(63.266.826) -4%
<b>Pasivos Corrientes y no Corrientes</b>	1.819.645.403		1.859.092.363	(39.446.960) -2%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.259.272.307		1.245.900.164	13.372.143 1%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	491.702.212		541.160.643	(49.458.431) -9%
Cuentas por Pagar	32.318.713		35.954.280	(3.635.567) -10%
Otros pasivos	36.352.171		36.077.276	274.895 1%
<b>Patrimonio</b>	(256.593.117)		(232.773.251)	(23.819.866) 10%
Capital y Reservas	1.526.923.183		1.527.704.603	(781.420) 0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.783.516.317)		(1.760.477.871)	(23.038.446) 1%
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. Existe una "Políticas de Inversiones Financieras" y una definición de "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)

El Balance refleja los compromisos del Estado fijados en la **Ley de Presupuesto para el año 2018**, neto de las transferencias fiscales efectivas a la fecha de cierre de los estados financieros.

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

La Empresa realiza sus análisis de inversión en base a una metodología 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.

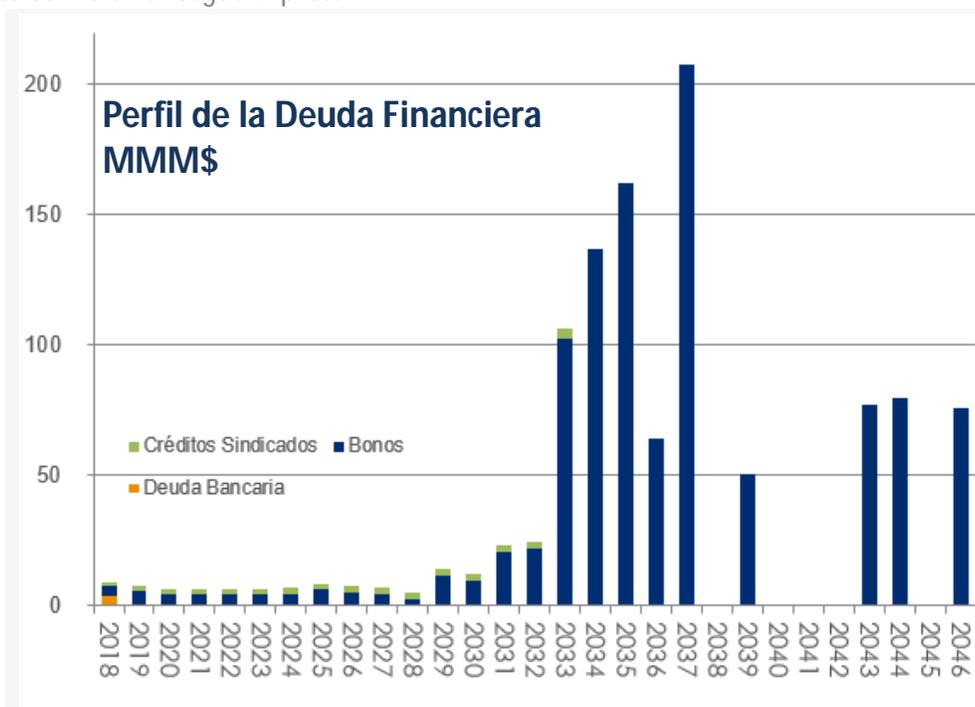
El desarrollo de la infraestructura de EFE, se explicita en un Plan Trienal de Inversiones que se aprueba mediante un decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Con fecha 26 de septiembre de 2017, quedó totalmente tramitado el Decreto Supremo N°64 del Ministerio de Transportes, que aprobó el nuevo **Plan Trienal 2017-2019, por un total de MMUSD 555,7**

#### 4. Deuda Financiera

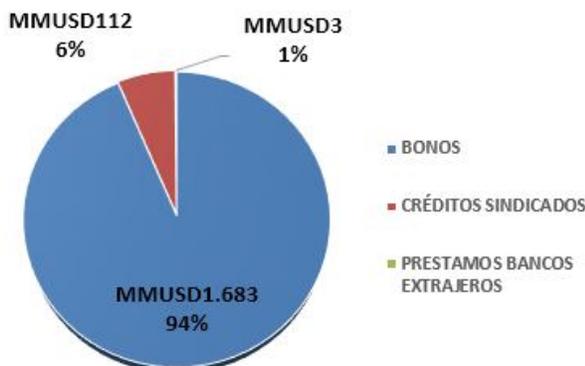
La gestión de la deuda se ha focalizado en disminuir la exposición al riesgo de monedas y reducir las tasas de interés como medida para rebajar los gastos financieros que cubre regularmente el Estado.

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.



**Volumen de la Deuda  
Junio 2018 MMUSD 1.775**



## II. ANALISIS DE LOS RESULTADOS DEL PERIODO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 30 DE JUNIO 2018 M\$	AI 30 DE JUNIO 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
<b>INGRESOS POR VENTAS</b>	28.243.573	21.331.293	6.912.280	32%
Pasajeros	18.459.621	12.468.491	5.991.130	48%
Operadores de Carga	6.015.516	5.487.005	528.511	10%
Inmobiliarios y otros	3.768.435	3.375.797	392.638	12%
<b>COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)</b>	(42.851.333)	(40.546.348)	(2.304.985)	6%
<b>EBITDA (antes de compensaciones)</b>	(14.607.760)	(19.215.055)	4.607.295	-24%
Transferencias para Mant. Infraestructura	14.607.144	19.095.784	(4.488.640)	-24%
Depreciación y amortización	(10.256.350)	(10.271.717)	15.367	0%
<b>PÉRDIDA OPERACIONAL</b>	(10.256.966)	(10.390.988)	134.022	-1%
Reajustes deuda en USD	646.732	166.162	480.570	289%
Reajustes deuda en UF	(15.590.681)	(12.665.621)	(2.925.060)	23%
Otros Resultados no Operacionales	2.162.466	(465.796)	2.628.262	-564%
<b>PÉRDIDA NETA</b>	(23.038.449)	(23.356.243)	317.794	-1%

Los ingresos de pasajeros del semestre muestran, respecto al primer semestre de 2017, un aumento de MM\$6.076 (+48%). Los nuevos servicios Metrotren Nos iniciados paulatinamente en el primer trimestre de 2017 por la Filial Tren Central, explica el 62% del crecimiento. Metro Valparaíso aumentó sus ingresos en un 20%, como efecto combinado de un reajuste de tarifas y un aumento en los pasajeros transportados del 10%.

Los ingresos generados por el uso de infraestructura ferroviaria del Grupo EFE por parte de los operadores privados Fepasa y Transap, registran un aumento del 10%. El crecimiento se explica por el inicio del transporte de concentrado de cobre de la Minera Anglo American con destino Ventanas y el aumento del volumen de carga de cobre metálico y ácido sulfúrico con destino Barrancas, por parte de Codelco Teniente, junto con la incorporación de nueva carga de productos para la industria del cemento por parte de BSA, desde el Puerto de San Antonio hasta la Comuna de Quilicura.

Los Costos de Venta y de administración presentan un crecimiento del 6%, el que se produce principalmente por mayores desembolsos en los costos de mantención del nuevo material rodante, de infraestructura de vías y sistemas eléctricos, como resultado de la mayor actividad en el segmento servicios de pasajeros.

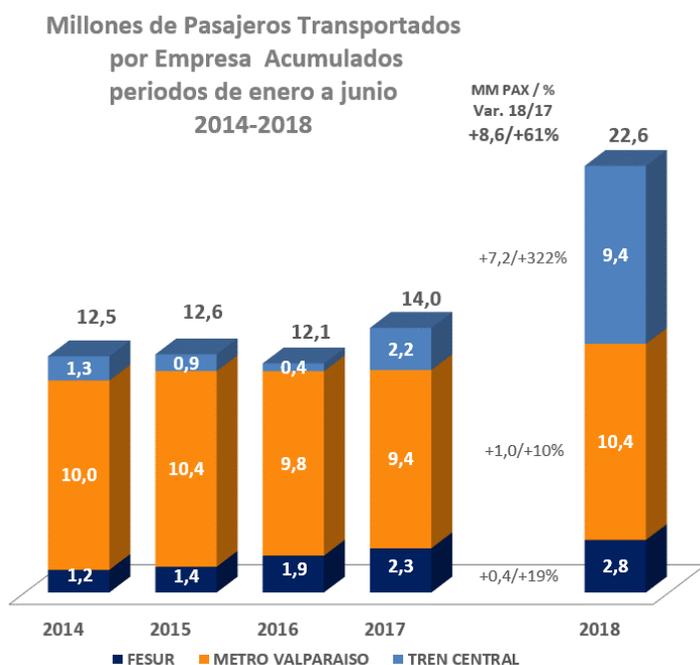
Finalmente, los resultados netos del semestre por -MM\$23.038, se explican por el costo de la depreciación de los activos y por el reajuste de las deudas financieras de la empresa y por resultados no operacionales derivados de multas a proveedores y recuperación de impuestos.

# 1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

## 1.1 Ingresos de Pasajeros

Empresa/Servicio	AI 30 DE JUNIO 2018 M\$	AI 30 DE JUNIO 2017 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados	
			M\$	Var % 18 / 17	IS 2018 Miles	Var % 18 / 17
<b>TOTALES</b>	<b>18.459.621</b>	<b>12.468.491</b>	<b>5.991.130</b>	<b>48%</b>	<b>22.576</b>	<b>61%</b>
<b>Tren Central</b>	<b>7.674.305</b>	<b>3.293.074</b>	<b>4.381.231</b>	<b>133%</b>	<b>9.410</b>	<b>322%</b>
Santiago - Chillán	1.358.994	1.228.143	130.851	11%	117	2%
Talca - Constitución	321.673	291.308	30.365	10%	31	39%
Metrotren - Nos	4.984.366	1.280.605	3.703.761	289%	8.707	380%
Metrotren - Rancagua	946.542	372.550	573.992	154%	556	99%
Trenes Turísticos	62.730	120.467	(57.737)	-48%		
<b>Metro Valparaíso</b>	<b>8.152.971</b>	<b>6.780.010</b>	<b>1.372.961</b>	<b>20%</b>	<b>10.387</b>	<b>10%</b>
<b>Fesur</b>	<b>2.632.345</b>	<b>2.395.407</b>	<b>191.148</b>	<b>8%</b>	<b>2.778</b>	<b>19%</b>
Corto Laja	1.346.664	1.330.860	15.804	1%	284	3%
Biotrén	1.105.249	918.505	186.744	20%	2.256	23%
Victoria - Temuco	134.642	146.041	(11.400)	-8%	238	4%
Trenes Turísticos	45.790	-	45.790			

Los ingresos de pasajeros acumulados al 30 de junio de 2018, respecto al primer semestre de 2017, presentan un aumento de MM\$6.076 (+49%), lo que se explica por los mayores ingresos obtenidos por las tres filiales de pasajeros: Tren Central explica un 74% del crecimiento total de este segmento, Metro Valparaíso un 23% y Fesur aporta con un 3%.



### Crecimiento del 61% en los pasajeros transportados:

El aumento en 8,6 millones de pasajeros respecto al año anterior, da cuenta del exitoso inicio de los servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua. El uso intensivo de estos nuevos servicios, confirma la importancia de los trenes de cercanía en el sistema de transporte público.

# 1.1 Pasajeros por servicio, detalle por trimestres 2014-2018

■ 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.

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.

Victoria - Temuco  
miles de pasajeros por Trimestre

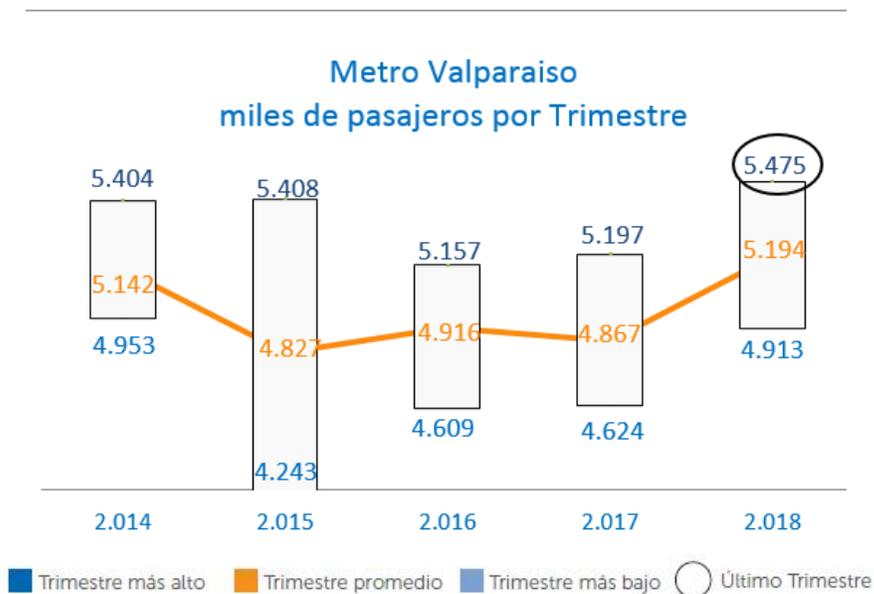


El tramo Victoria - Temuco, con sus tres servicios diarios (ida y regreso), resulta fundamental para los habitantes de localidades como Perquenco, Quillén, Púa y Piñalelun, cumpliendo el tren un importante rol social. Con el inicio de cada año escolar, se suma el traslado diario de aproximadamente 800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

Corto Laja  
miles de pasajeros por Trimestre



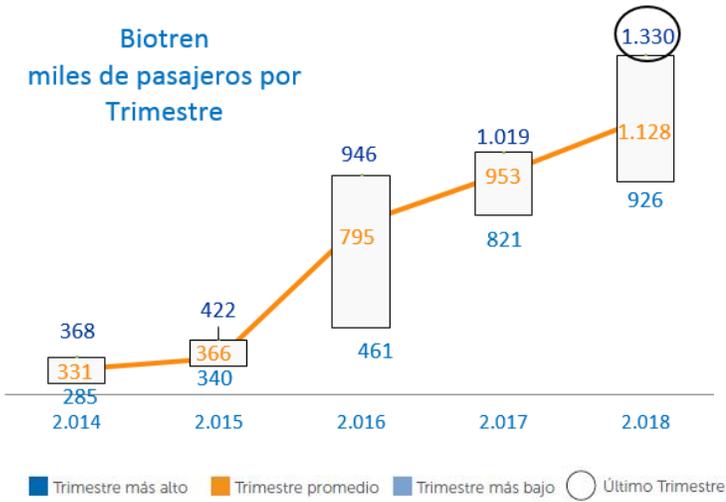
Este servicio cubre con 22 estaciones los 88 kilómetros entre Talcahuano y Laja, con cuatro frecuencias diarias (ida y regreso). Es utilizado principalmente por habitantes de comunidades que no cuentan con alternativas de transporte hacia zonas de mayor desarrollo.



La disminución en el número de pasajeros promedio transportados por trimestre respecto al año 2014, fue producto de una menor oferta de servicios por parte de la Empresa, principalmente como resultado de los daños que dejaron las marejadas en las costas de Valparaíso ocurridas a principios de agosto de 2015 y por otras incidencias climáticas que afectaron las subestaciones eléctricas en 2015 y 2016. La recuperación de las vías, la incorporación de 8 trenes de última generación y la operación de nuevas subestaciones eléctricas portátiles a partir del tercer trimestre de 2017, junto a redefinición de frecuencias y tramos de operación, han permitido reponer paulatinamente los niveles de frecuencia y de pasajeros a sus niveles históricos. El segundo trimestre de 2018, con 5.475 mil pasajeros, resultó ser el mejor de los últimos 17 periodos trimestrales.



**Biotren**  
miles de pasajeros por Trimestre



Nueva Estación Intermodal Coronel

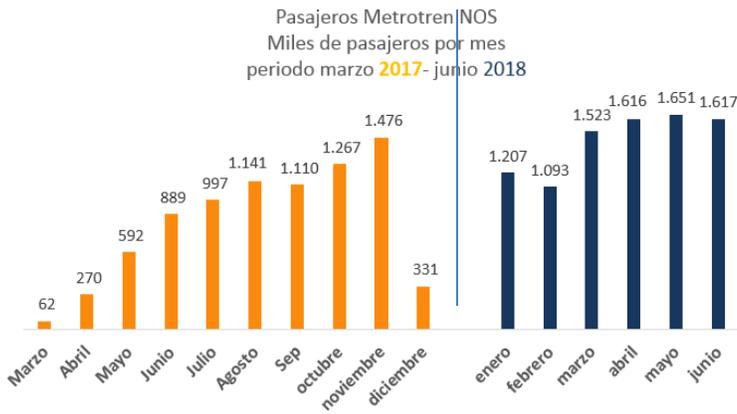
A principios de marzo de 2016 se iniciaron los servicios del Biotren hasta Coronel, proporcionando a los pasajeros nuevos estándares de regularidad y rapidez (42 minutos de viaje entre Concepción y Coronel).

La extensión del Servicio Biotren, desde la Estación Lomas Coloradas, una a través del tren, a Coronel con otras 6 comunas del Gran Concepción: Talcahuano, Hualpén, Concepción, San Pedro, Chiguayante y Hualqui.

El proyecto de extensión tuvo un costo de MUS\$ 76,8. 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 tipo UT 440, con capacidad para 600 personas cada uno.

Estación Intermodal **CONCEPCIÓN**

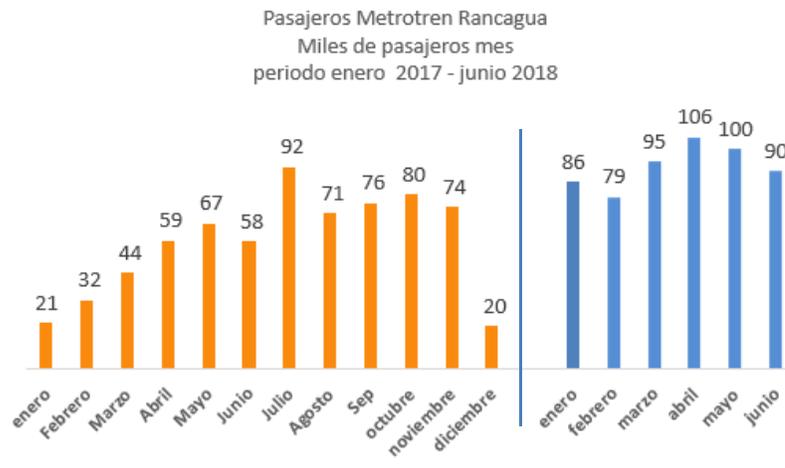
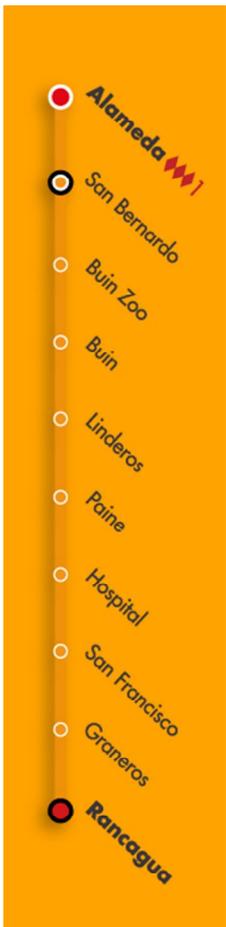




El Servicio de transporte de pasajeros urbano, Metrotren-Nos, está integrado al sistema de transporte público de Santiago mediante el uso de la Tarjeta Bip!, y opera entre la Estación Alameda y Nos a través de una red de 10 estaciones.

Cuenta con una flota de trenes que poseen avanzada tecnología y adaptabilidad a sistemas de tráfico ferroviario, climatización, espacios para personas con discapacidad y puertas con apertura electrónica. La capacidad de cada tren es de 84 pasajeros sentados, acceso para personas con discapacidad, 12 asientos exclusivos para personas discapacitadas, 426 pasajeros de pie y sistemas de aire acondicionado.

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 Nos y Rancagua fueran provistos a los usuarios.



En enero 2017 se inició la marcha blanca del servicio Metrotren Rancagua, el que hoy se encuentra operando con siete frecuencias diarias y con detenciones en diez estaciones entre Alameda y Rancagua, ambas estaciones incluidas.

OPERADORES DE CARGA	AI 30 DE JUNIO 2018 M\$	AI 30 DE JUNIO 2017 M\$	Variación		MM TKBC	
			M\$	%	IS 2018	Var '18 / '17
<b>TOTALES</b>	<b>6.015.516</b>	<b>5.487.005</b>	<b>528.511</b>	<b>9,6%</b>		
<b>PEAJE VARIABLE</b>	<b>3.182.581</b>	<b>2.691.338</b>	<b>491.243</b>	<b>18,3%</b>	<b>1.664</b>	<b>18%</b>
Fepasa	2.230.021	1.864.377	365.644	19,6%	1.167	22%
Transap	952.560	826.961	125.599	15,2%	497	8%
<b>CANON + PEAJE FIJO+PATIOS</b>	<b>2.832.936</b>	<b>2.795.668</b>	<b>37.268</b>	<b>1,3%</b>		
Fepasa	1.904.743	1.883.686	21.057	1,1%		
Transap	928.193	911.982	16.211	1,8%		

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.

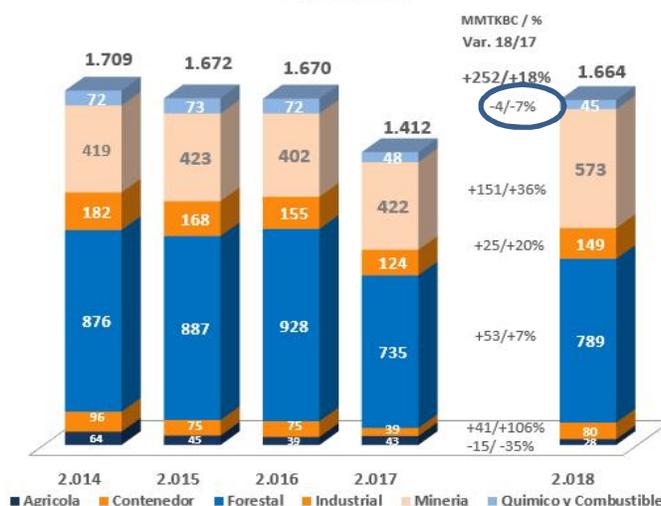
En este primer semestre de 2018 se registra un aumento del 18,3% en los ingresos por peaje variable. El rubro minería, aporta con el 60% de la mejora total en los ingresos variables de este segmento de negocios, también experimentan crecimientos relevantes el sector contenedores que duplicó la carga en relación a los primeros seis meses de 2017.

La caída en los ingresos de carga del año 2017 se explica por el colapso del puente Toltén, lo que afectó los volúmenes de carga que cruzaban en ambos sentidos del puente (aprox. MM200 TKBC por trimestre). Las obras de reposición, con un costo aproximado de USD 19 millones concluirán a fines de 2018.

A fines de 2017 se inició en transporte de concentrado de cobre de Anglo American (Las Blancas – Ventanas). Se suma a lo anterior un aumento de transporte en cobre metálico y en ácido sulfúrico, ambas cargas por parte de Codelco Teniente en el tramo Los Lirios-Barrancas.

El sector Industrial, respecto a 2017, se destaca el transporte de Clinker, insumo asociado a la producción de cemento, transporte que se realiza entre barrancas y Quilicura.

Millones de TKBC por Sector Acumulados enero- junio 2014-2018

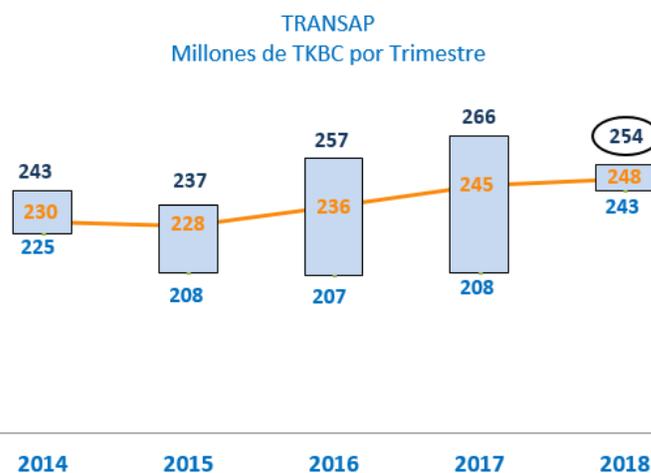
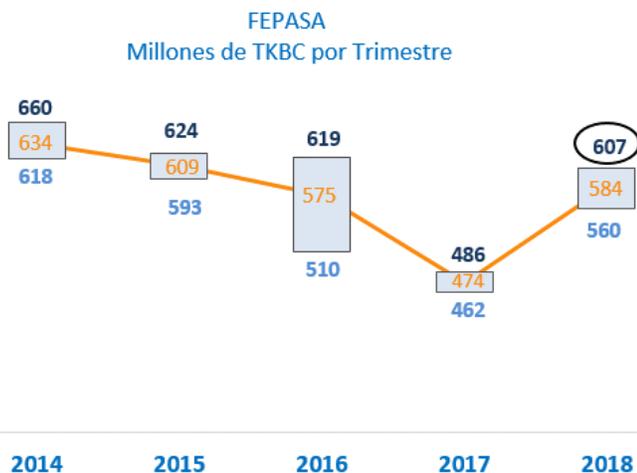


Cobros Fijos Anuales a Porteadores (UF)

	Fepasa	Transap
<b>Canon</b>	<b>40.224</b>	<b>40.000</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>4.504</b>	<b>2.417</b>
<b>Totales anuales UF</b>	<b>141.479</b>	<b>69.054</b>

# 1.2 Detalle anual y trimestral de cargas por porteador privado y por sectores económicos en millones de TKBC, 2014-2018

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



Millones de TKBC enero-junio 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	var. 18/17	
						MMTKBC	%
<b>FEPASA</b>	<b>1.258</b>	<b>1.233</b>	<b>1.229</b>	<b>953</b>	<b>1.167</b>	<b>214</b>	<b>22%</b>
Agrícola	64	45	39	43	28	-15	-35%
Contenedor	68	63	60	26	58	32	126%
Forestal	619	621	669	467	532	65	14%
Industrial	182	168	155	112	103	-9	-8%
Minería	274	285	257	279	421	142	51%
Químico y Combustible	51	51	50	25	24	-1	-6%

Millones de TKBC enero-junio 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	var. 18/17	
						MMTKBC	%
<b>TRANSAP</b>	<b>450</b>	<b>438</b>	<b>442</b>	<b>459</b>	<b>497</b>	<b>38</b>	<b>8%</b>
Contenedor	28	12	16	13	22	9	69%
Forestal	257	267	259	268	256	-12	-4%
Industrial				12	46	34	289%
Minería	145	138	145	143	152	9	6%
Químico y Combustible	20	22	22	23	21	-2	-9%

# 1.3 Ingresos Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	AI 30 DE JUNIO 2018 M\$	AI 30 DE JUNIO 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
<b>Total Inmobiliarios y Otros Ingresos</b>	3.768.435	3.375.797	392.638	<b>11,6%</b>
<b>Ingresos Inmobiliarios</b>	3.551.147	2.789.418	761.729	<b>27,3%</b>
Arriendos	2.148.455	1.929.900	218.555	11%
Paseo Estación	235.199	230.504	4.696	2%
Arriendos y Servidumbres	1.913.256	1.699.396	213.859	13%
Atravesos y Paralelismos	1.402.692	859.518	543.174	63%
<b>Otros Ingresos</b>	217.288	586.379	(369.091)	<b>-62,9%</b>

## 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

EVOLUCION DE LA COMPENSACIÓN DE TRANSFERENCIAS FISCALES POR NIC 20	AI 30 DE JUNIO 2018 M\$	AI 30 DE JUNIO 2017 M\$	Var.	
			M\$	%
<b>EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS</b>	<b>46.799.045</b>	<b>46.647.287</b>	151.758	0,3%
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.	14.607.144	19.095.784	(4.488.640)	-23,5%
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).	24.896.254	24.410.269	485.985	2,0%
c) Las transferencias destinadas a la compra de inversiones, se registrarán en compensación del gasto por depreciación de los activos adquiridos.	7.295.647	3.141.234	4.154.413	132,3%

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.

### 3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

COSTOS DE VENTA Y ADMININISTRACIÓN	Al 30 DE JUNIO 2018	Al 30 DE JUNIO 2017	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
<b>Total Costos de Venta y Administración</b>	<b>42.851.333</b>	<b>40.546.348</b>	<b>2.304.985</b>	<b>6%</b>
<b>Personal</b>	<b>15.871.132</b>	<b>15.647.016</b>	<b>224.116</b>	<b>1%</b>
<b>Costos de Ventas</b>	<b>21.123.956</b>	<b>19.769.576</b>	<b>1.354.380</b>	<b>7%</b>
Energía y Combustible	2.809.061	2.466.952	342.109	14%
Mantenimiento Material Rodante	4.426.135	3.840.918	585.217	15%
Mantenimiento Infraestructura	4.847.206	4.925.383	(78.177)	-2%
Mantenimiento SEC y Tráfico	4.814.428	4.435.136	379.292	9%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	3.834.779	3.666.272	168.507	5%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(2.268.008)	(2.731.276)	463.268	-17%
Servicios de Terceros	2.660.355	3.166.191	(505.836)	-16%
<b>Gastos de Administración</b>	<b>5.856.245</b>	<b>5.129.756</b>	<b>726.489</b>	<b>14%</b>
Asesorías y Servicios Externos	637.587	567.426	70.161	11%
Mercadotecnia	186.337	245.389	(59.052)	-32%
Consumos Básicos	911.937	831.480	80.457	9%
Informática y Comunicaciones	982.483	967.180	15.303	2%
Fletes y Seguros	1.387.405	1.110.506	276.899	20%
Gastos Generales	1.056.277	665.539	390.738	37%
Contribuciones y otros gastos	694.219	742.236	(48.017)	-7%

**Costos de personal:** En conjunto, las áreas corporativas y los segmentos de negocio mantienen una dotación en ambos periodos bajo de comparación. A junio 2018, la dotación OPEX del Grupo totaliza 1.547 trabajadores (1.628 trabajadores al 31 de diciembre 2017).

**Costos de Ventas:** el crecimiento en los gastos de mantenimiento de material rodante se explica por el inicio, a partir de 2017, de la etapa de mantenimiento de los nuevos trenes Xtrapolis adquiridos para los servicios de Metro Valparaíso (8 unidades) y Rancagua Xpress (16 unidades). Los incrementos en mantención de infraestructura de vías y SEC, se originan principalmente en el inicio de los nuevos servicios Metrotren. 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 que las obras del proyecto permitan proveer en todo horario los servicios entre Santiago y Rancagua.

**Costos de Administración:** Los gastos generales recogen un crecimiento derivado de una provisión por deterioro de cuentas cobrar.

### III. RESULTADOS NO OPERACIONALES

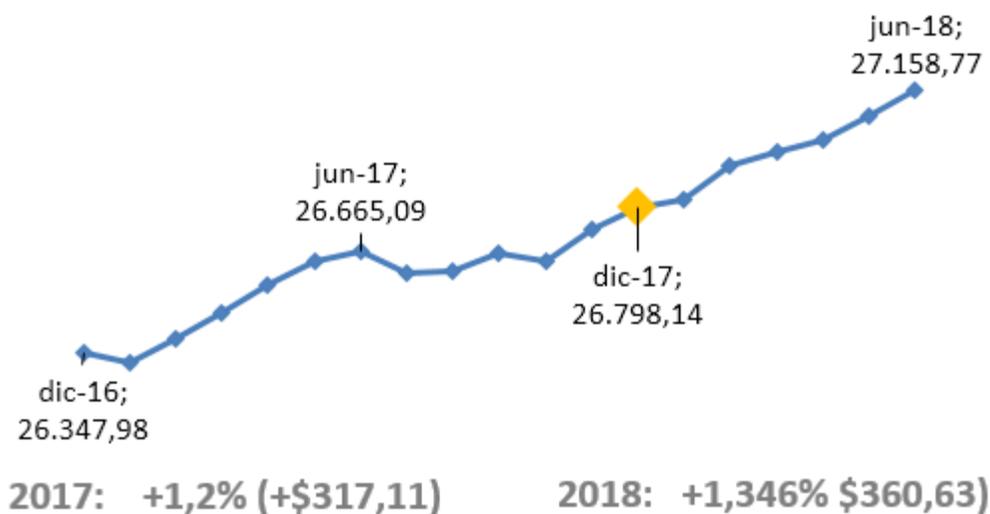
DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	Al 30 DE JUNIO 2018 M\$	Al 30 DE JUNIO 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
<b>Diferencias de Cambio y UF</b>	<b>(14.943.949)</b>	<b>(12.499.459)</b>	<b>(2.444.490)</b>	<b>-20%</b>
Diferencias de Cambio	646.732	166.162	480.570	-289%
Resultados por UF	(15.590.681)	(12.665.621)	(2.925.060)	-23%
<b>Otros resultados no operacionales (netos)</b>	<b>2.162.469</b>	<b>(465.796)</b>	<b>2.628.265</b>	<b>-564%</b>

Las variaciones originadas por el crecimiento de 1,346% en el valor de la UF de los últimos seis meses, sobre el stock de deuda financiera, generó pérdidas por UF de MM\$15.591, cifra superior en un 23% a las pérdidas registradas por el mismo concepto en el año anterior.

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 que tengan efecto en el patrimonio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en el largo plazo.

El actual nivel de deuda en USD asciende a aproximadamente USD 2,9 millones y UF 43,4 millones, En relación a la variación de la Unidad de Fomento, en endeudamiento financiero es de UF 43,4 millones.

#### Evolución del Valor de la UF de cierre



# IV. INDICADORES FINANCIEROS Y DE ACTIVIDAD

## 1. Liquidez

La cartera de instrumentos financieros y caja de EFE alcanza a MM\$105.363, 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 un alto porcentaje de la deuda financiera de EFE tiene garantía del Estado. Según lo contemplado en la Ley de Presupuesto de la Nación para los años 2017 y 2018, 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.

