

ANÁLISIS RAZONADO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Al 31 de Marzo 2017



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
II	ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	14
III	ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	
	A. Estructura del Activo.	15
	1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:	
	2. Deudores Comerciales y otras cuentas:	
	3. Inmovilizado Material	
	B. Estructura del Pasivo y Patrimonio	15
	1. Pasivos Financieros	
	2. Patrimonio	
IV.	INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD	17
	1. Liquidez	
	2. Endeudamiento	
	3. Rentabilidad	
	4. Factores de Riesgos.	

I. ANALISIS DE RESULTADOS DEL PERIODO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 31 DE MARZO 2017 M\$	AI 31 DE MARZO 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
INGRESOS POR VENTAS	10.376.379	10.018.746	357.633	4%
Pasajeros	5.890.881	5.430.362	460.519	8%
Operadores de Carga	2.736.057	2.948.454	(212.397)	-7%
Inmobiliarios y otros	1.749.441	1.639.930	109.511	7%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)	(18.987.232)	(16.656.841)	(2.330.391)	14%
EBITDA (antes de compensaciones)	(8.610.853)	(6.638.095)	(1.972.758)	30%
Ingresos por Compensación	8.610.853	6.638.087	1.972.766	30%
Depreciación y amortización	(5.314.733)	(5.553.558)	238.825	-4%
PÉRDIDA OPERACIONAL	(5.314.733)	(5.553.566)	238.833	-4%
Reajustes deuda en USD	423.744	1.562.408	(1.138.664)	-73%
Reajustes deuda en UF	(5.884.414)	(7.655.605)	1.771.191	-23%
Otros Resultados no Operacionales	542.959	1.069.262	(526.303)	-49%
PÉRDIDA NETA	(10.232.444)	(10.577.501)	345.057	-3%

La **pérdida neta** acumulada por MM\$10.232 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 que registra EFE. La deuda que registra el Balance, tiene una cobertura implícita del 100%, por ser finalmente el Estado quien directamente y al vencimiento sirve cada uno de los pagos.

Ingresos por ventas: Los ingresos por ventas aumentan un 4% respecto al año anterior, principalmente producto de mayores ingresos por venta de pasajes e ingresos inmobiliarios. Los ingresos de pasajeros presentan una mejora del 8%, 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. Con fecha 17 marzo de 2017 se inició paulatinamente la operación del servicio Metrotren Nos en horario valle, y se proyecta el inicio de los horarios punta tarde y mañana para los meses de abril y mayo 2017, respectivamente.

Costos de venta y administración: en el trimestre se aprecia un aumento en los costos directos de guardias, mantención de material rodante, de vías y costos de personal, todo asociado al desarrollo y puesta en servicio de la extensión a Coronel y de los nuevos servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua.

El EBITDA, previo al registro de los aportes para mantención de infraestructura que contempla la Ley de Presupuesto del País, fue de -MM\$8.610.

1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1 Ingresos de Pasajeros

Empresa/Servicio	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Al 31 DE MARZO 2016 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados	
			M\$	Var '17 / '16	2017 Miles	Var '17 / '16
TOTALES	5.890.881	5.430.362	460.519	8%	5.945	6%
Tren Central	1.280.363	1.256.962	23.401	2%	237	-7%
Santiago - Chillán	730.388	796.983	(66.595)	-8%	63	-11%
Talca - Constitución	147.217	109.853	37.364	34%	13	-48%
Metrotren - Nos	205.486		205.486		62	
Metrotren - Rancagua	109.334		109.334		97	
Santiago - San Fernando	3.463	187.909	(184.446)	-98%		
Trenes Turísticos	84.475	162.218	(77.743)	-48%	3	
Metro Valparaíso	3.395.389	3.218.575	176.814	5%	4.624	2%
Fesur	1.215.129	954.825	260.304	27%	1.084	64%
Corto Laja	700.189	603.073	97.117	16%	159	-3%
Biotrén	437.776	249.095	188.680	76%	821	117%
Victoria - Temuco	77.164	102.657	(25.493)	-25%	104	-9%

Los ingresos de pasajeros del año 2017, muestran un aumento de MM\$460 en comparación al año anterior, el principal servicio de pasajeros que presenta aumentos corresponde a Biotren, debido a que 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 y a Metro Valparaíso que realizó un ajuste tarifario a inicios del año.

La Filial Tren Central no presenta deterioro en sus ingresos. Los ingresos del periodo asociados al Servicio Metrotren Nos, se originan principalmente en un acuerdo con la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM) para cubrir la operación en la etapa de marcha blanca de los servicios.



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 2012 - 2016

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

Talca - Constitución
miles de pasajeros por Trimestre



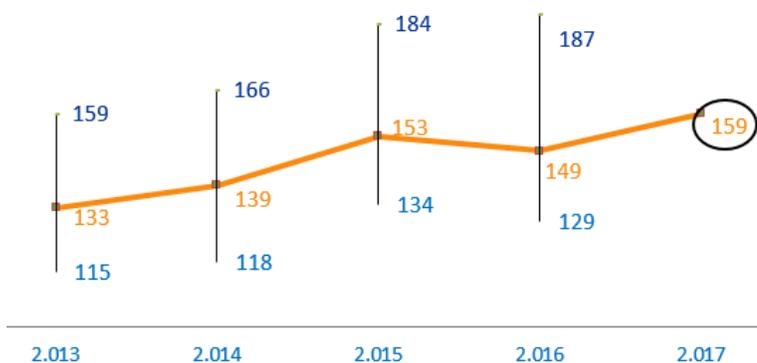
Los residentes de la zona poseen una tarjeta que les da prioridad de atención y desde 2007 toda la infraestructura del ramal fue declarada Monumento Histórico.

Victoria - Temuco
miles de pasajeros por Trimestre



Con 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 Piñalelbun, cumpliendo el tren un importante rol social.

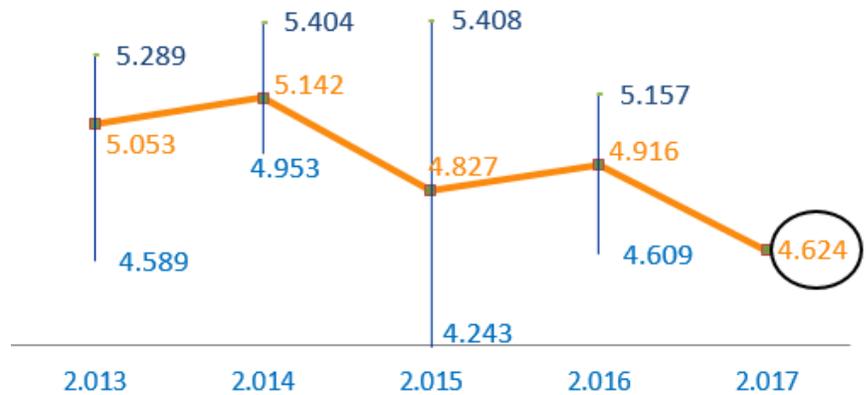
Corto Laja
miles de pasajeros por Trimestre



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.



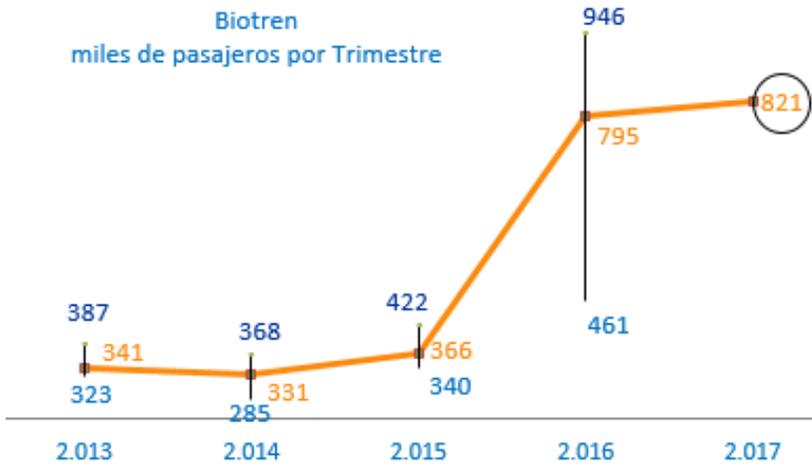
Merval
miles de pasajeros por Trimestre



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

La disminución en el número de pasajeros promedio transportados en los periodos trimestrales respecto de años anteriores, es producto de los daños dejados por las marejadas en las costas de Valparaíso ocurridas a principios de agosto de 2015 y por otras incidencias que afectaron 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 una subestación eléctrica que alimenta el servicio de trenes provisto por la Filial Metro Valparaíso.





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.



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, contempladas para ser iniciadas en marzo de 2017, el avance de los trabajos mantiene una significativa reducción en la oferta de servicios del tramo Santiago-Chillán.



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.



1.2 Ingresos desde Operadores de Carga

OPERADORES DE CARGA	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Al 31 DE MARZO 2016 M\$	Variación		MM TKBC	
			M\$	%	2017	Var '17 / '16
TOTALES	2.736.057	2.948.454	(212.397)	-7,2%		
PEAJE VARIABLE	1.317.249	1.592.895	(275.646)	-17,3%	711	-16%
Fepasa	941.330	1.182.085	(240.755)	-20,4%	510	-16%
Transap	375.919	410.810	(34.891)	-8,5%	201	-14%
CANON + PEAJE FIJO+PATIOS	1.418.809	1.355.559	63.249	4,7%		
Fepasa	963.911	917.376	46.534	5,1%		
Transap	454.898	438.183	16.715	3,8%		

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.

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 Pitrufuquén, 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.

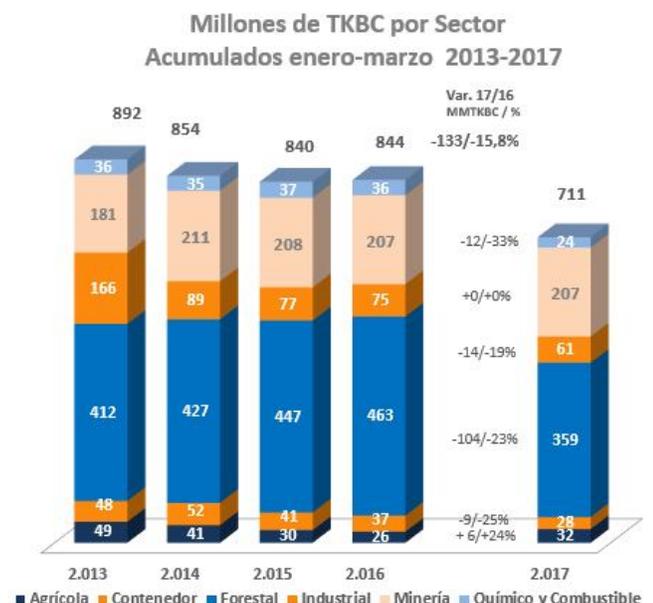
Los volúmenes de carga y TKBC que cruzaban a través del puente Tolten, equivalen a unos 863 millones de TKBC anuales, lo que representa un 25% de los volúmenes de carga anual que movilizan las empresas porteadoras. Este impacto, se ha minimizado mediante alternativas de operación con una estación intermedia 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 15,8% en el total del trimestre respecto a igual trimestre del año anterior.

Se proyecta que las obras de reposición concluirán durante el año 2018 y los desembolsos asociados en un monto cercano a los USD 19 millones.

Cobros Fijos Anuales a Porteadores año 2017 (UF)

	Fepasa	Transap
Canon	40.224	40.000
Peaje Fijo	96.751	26.637
Líneas Clase 1 (LC1)	80.448	22.500
Líneas Clase 2 (LC2)*	16.303	4.137
Mantenimiento Patios	5.160	1.764

Totales anuales UF	142.135	68.401
---------------------------	----------------	---------------



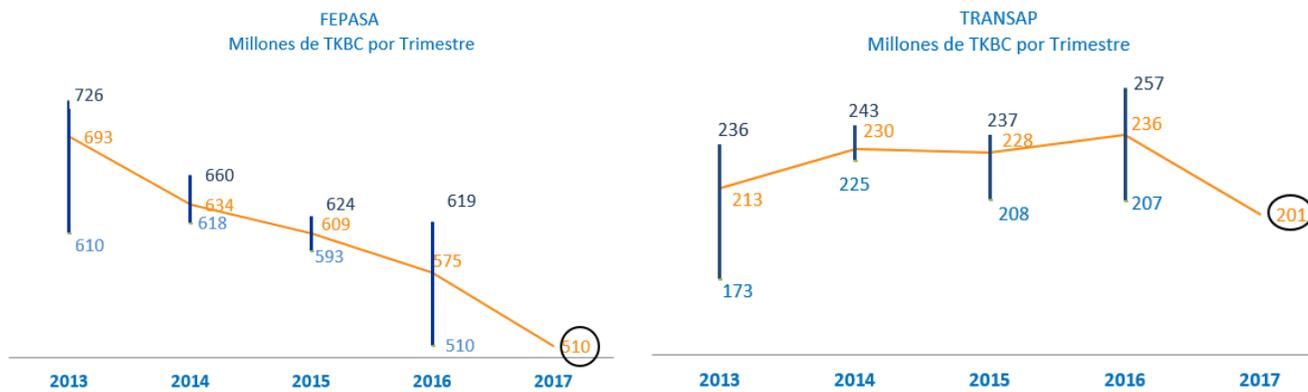
1.2 Detalle anual y trimestral de cargas por porteador y por sectores económicos en millones de TKBC, 2012-2016

Millones de TKBC anuales por sector enero-marzo 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017	var. 17/16	
						MMTKBC	%
FEPASA	719	628	609	609	510	-	99 -16%
Agrícola	49	41	30	26	32		6 24%
Contenedor	48	39	34	28	17	-	11 -40%
Forestal	305	300	305	325	241	-	84 -26%
Industrial	166	89	77	75	61	-	14 -19%
Minería	125	135	137	131	145		14 11%
Químico y Combustible	26	25	26	25	14	-	11 -43%

Millones de TKBC anuales por sector enero-marzo 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017	var. 17/16	
						MMTKBC	%
TRANSAP	173	225	231	235	201	-	34 -14%
Contenedor	-	12	6	9	11		2 40%
Forestal	106	127	141	139	118	-	21 -2%
Minería	56	76	71	76	62	-	14 7%
Químico y Combustible	10	10	12	11	10	-	1 -5%



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

1.3 Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Al 31 DE MARZO 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	1.749.441	1.639.930	109.511	7%
Ingresos Inmobiliarios	1.407.763	1.444.724	(36.961)	-3%
Arriendos	1.004.509	899.905	104.604	12%
Paseo Estación	115.000	111.684	3.316	3%
Arriendos	889.509	788.221	101.288	13%
Atravesos y Paralelismos	403.254	544.819	(141.565)	-26%
Otros Ingresos	341.678	195.206	146.472	75%



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 maestría 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	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Al 31 DE MARZO 2016 M\$	Var.	
			M\$	%
EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	20.789.118	18.274.793	2.514.325	14%
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.	8.610.853	6.638.087	1.972.766	30%
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).	12.178.265	11.636.706	541.559	5%

3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Al 31 DE MARZO 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Costos de Venta y Administración	18.987.232	16.656.841	2.330.391	14%
Personal	7.593.783	6.210.258	1.383.525	22%
Costos de Ventas	8.920.435	7.897.649	1.022.786	13%
Energía y Combustible	1.130.707	1.152.284	(21.577)	-2%
Mantenimiento Material Rodante	1.883.878	1.387.723	496.155	36%
Mantenimiento Infraestructura	2.121.896	1.826.006	295.890	16%
Mantenimiento SEC y Tráfico	1.888.726	2.251.145	(362.419)	-16%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	1.974.196	1.391.206	582.990	42%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(1.486.189)	(1.574.399)	88.210	-6%
Servicios de Terceros	1.407.221	1.463.684	(56.463)	-4%
Gastos de Administración	2.473.014	2.548.934	(75.920)	-3%
Asesorías y Servicios Externos	204.535	285.252	(80.717)	-39%
Mercadotecnia	150.706	146.225	4.481	3%
Consumos Básicos	432.915	319.797	113.118	26%
Informática y Comunicaciones	407.894	442.732	(34.838)	-9%
Fletes y Seguros	545.971	541.142	4.829	1%
Gastos Generales	347.209	472.413	(125.204)	-36%
Contribuciones y otros gastos	383.784	341.373	42.411	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.

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 y de mantención de material rodante por crecimiento de la flota.

En relación a los costos de personal, nuestra Filial Tren Central, aumentó su dotación en un 56%, sumando 144 trabajadores al equipo, principalmente con ocasión del inicio de los nuevos servicios Metrotren Nos y Rancagua. En Metro Valparaíso se contrataron 57 nuevos trabajadores (+23%), 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 variaciones significativas en su dotación.

II. ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	AI 31 DE MARZO 2017 M\$	AI 31 DE MARZO 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
Diferencias de Cambio y UF	(5.460.670)	(6.093.197)	632.527	10%
Diferencias de Cambio	423.744	1.562.408	(1.138.664)	73%
Resultados por UF	(5.884.414)	(7.655.605)	1.771.191	23%
Otros resultados no operacionales (netos)	542.959	1.069.262	(526.303)	-49%

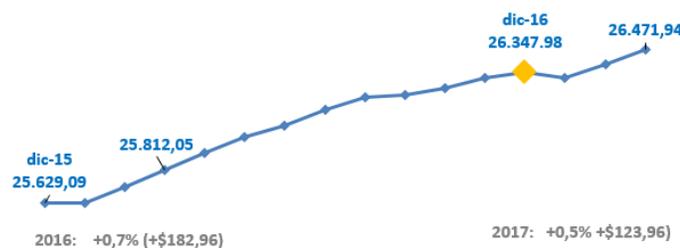
Las variaciones originadas por el crecimiento del 0,5% en el valor de la UF, y una disminución del 0,8% en el valor del tipo de cambio USD, sobre el stock de deuda financiera, generaron pérdidas por MM\$5.460.

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.

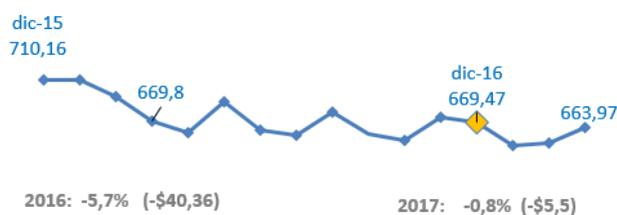
El actual nivel de deuda en USD asciende a aproximadamente USD 14 millones, por lo que la variación de \$1 en su valor, genera MM\$14 de utilidad si su cotización disminuye o de pérdida si su valor aumenta.

En relación a la variación de la Unidad de Fomento, en endeudamiento financiero es de UF 46,2 millones, UF 3 millones no están afectas a pérdidas o ganancias con impacto en resultados.

Evolución del Valor de la UF de cierre



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



III. ESTADOS DE SITUACION FINANCIERA

Estados Resumidos de Situación Financiera	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Variación	
			M\$	%
ACTIVOS	1.572.350.466	1.510.830.194	61.520.272	4%
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	129.652.977	58.827.500	70.825.477	120%
Aportes por recibir del Estado	187.045.852	206.824.921	(19.779.069)	-10%
Propiedad, Planta y Equipos	1.221.180.611	1.214.125.303	7.055.308	1%
Inversiones en Empresas Relacionadas	14.449.433	14.028.775	420.658	3%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	16.165.883	12.980.597	3.185.286	25%
Otros activos	3.855.710	4.043.098	(187.388)	-5%
PASIVOS	1.572.350.466	1.510.830.194	61.520.272	4%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.770.051.035	1.698.075.073	71.975.962	4%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.239.894.804	1.149.738.802	90.156.002	8%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	467.965.933	488.787.634	(20.821.701)	-4%
Cuentas por Pagar	30.439.154	28.866.470	1.572.684	5%
Otros pasivos	31.751.144	30.682.167	1.068.977	3%
Patrimonio	(197.700.569)	(187.244.879)	(10.455.690)	6%
Capital y Reservas	1.521.195.264	1.521.418.508	(223.244)	0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.718.895.846)	(1.708.663.404)	(10.232.442)	1%
Interés Minoritario	13	17	(4)	-24%

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 31 de marzo 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 a MM\$46.75, lo que permite cubrir los compromisos de inversión de corto plazo y garantiza el cumplimiento oportuno y completo de todas las obligaciones con los trabajadores y proveedores de la Empresa.

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

2. Endeudamiento

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

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

3. Rentabilidad

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

ANALISIS DE RIESGOS

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.

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.

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 gobernanza, 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.

