



EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES



Análisis Razonado de los Estados Financieros Trimestrales al 31 de Marzo de 2018

CONTENIDO

I.	ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	02
II.	ANALISIS DE LOS RESULTADOS OPERACIONALES	04
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
III.	ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	16
IV.	INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD	17
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	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
ACTIVOS	1.598.301.111	1.628.319.018	(30.017.907)	-2%
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	115.619.767	123.779.372	(8.159.605)	-7%
Aportes por recibir del Estado	186.497.017	212.846.500	(26.349.483)	-12%
Propiedad, Planta y Equipos	1.260.418.937	1.258.182.514	2.236.423	0%
Inversiones en Empresas Relacionadas	14.597.830	14.262.160	335.670	2%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	13.688.258	11.911.031	1.777.227	15%
Otros activos	7.479.302	7.337.441	141.861	2%
PASIVOS	1.598.301.111	1.628.319.018	(30.017.907)	-2%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.842.301.371	1.861.092.269	(18.790.898)	-1%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.256.393.550	1.245.900.164	10.493.386	1%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	519.678.084	541.160.643	(21.482.559)	-4%
Cuentas por Pagar	33.147.204	35.954.280	(2.807.076)	-8%
Otros pasivos	33.082.533	38.077.182	(4.994.649)	-13%
Patrimonio	(244.000.260)	(232.773.251)	(11.227.009)	5%
Capital y Reservas	1.527.962.901	1.527.704.602	258.299	0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.771.963.178)	(1.760.477.870)	(11.485.308)	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.

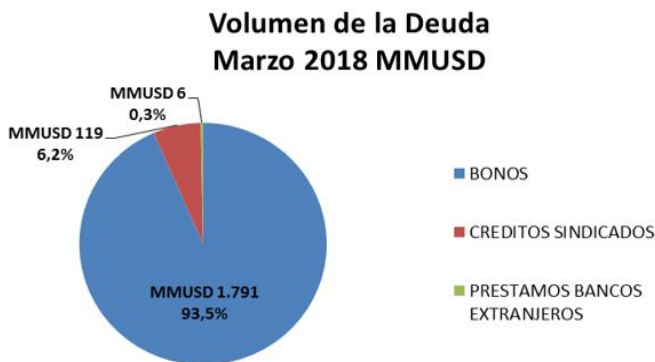
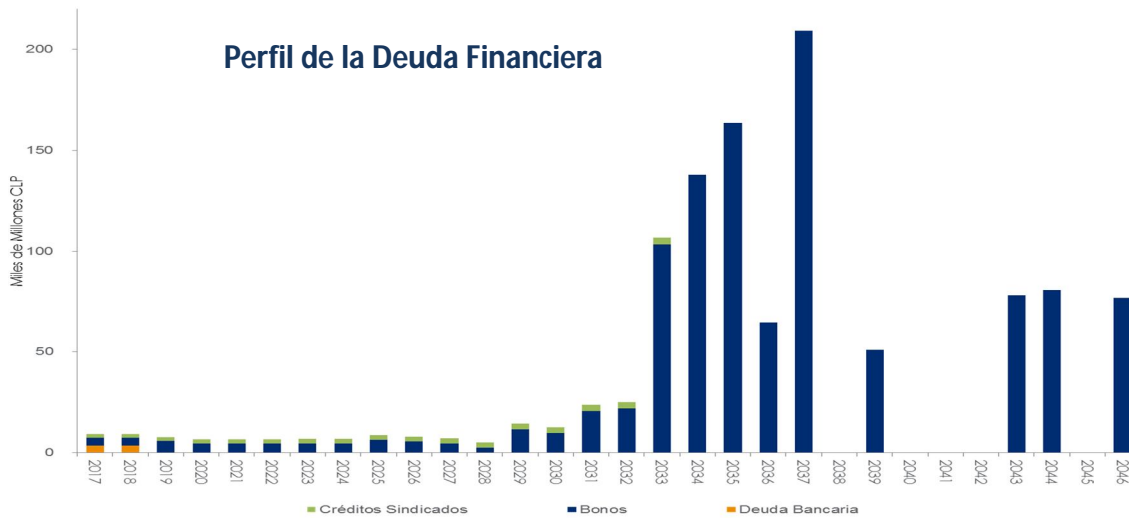
El desarrollo de la infraestructura de EFE, se explicita en un Plan Trienal de Inversiones que se aprueba mediante un decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Con fecha 26 de septiembre de 2017, quedó totalmente tramitado el Decreto Supremo N°64 del Ministerio de Transportes, que aprobó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



II. ANALISIS DE LOS RESULTADOS DEL PERIODO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
INGRESOS POR VENTAS	13.572.530	10.230.432	3.342.099	33%
Pasajeros	8.858.280	5.937.452	2.920.828	49%
Operadores de Carga	2.969.762	2.736.057	233.705	9%
Inmobiliarios y otros	1.744.488	1.556.923	187.565	12%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)	(21.283.584)	(18.794.714)	(2.488.870)	13%
EBITDA (antes de compensaciones)	(7.711.054)	(8.564.282)	853.229	-10%
Transferencias para Mant. Infraestructura	7.711.053	8.610.853	(899.800)	-10%
Depreciación y amortización	(5.299.897)	(5.314.733)	14.836	0%
PÉRDIDA OPERACIONAL	(5.299.898)	(5.268.162)	(31.735)	1%
Reajustes deuda en USD	124.952	423.744	(298.792)	-71%
Reajustes deuda en UF	(7.499.888)	(5.884.414)	(1.615.474)	27%
Otros Resultados no Operacionales	1.189.524	496.388	693.135	140%
PÉRDIDA NETA	(11.485.310)	(10.232.444)	(1.252.866)	12%

Los ingresos de pasajeros del trimestre muestran, respecto al primer trimestre de 2017, un aumento de MM\$2.921 (+49%). El nuevo servicio Metrotren Nos, iniciado paulatinamente en el primer trimestre de 2017 por la Filial Tren Central, explica el 80% del crecimiento. Metro Valparaíso aumentó sus ingresos en un 16%, como efecto combinado de un reajuste de tarifas y un aumento en los pasajeros transportados del 6%.

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 9%. 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 13%, el que se produce principalmente por mayores desembolsos en los costos de mantención de 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 trimestre por -MM\$11.485, tienen su origen en el costo de la depreciación de los activos y en el reajuste de las deudas financieras de la empresa. En comparación con igual trimestre de 2017, el deterioro de resultados del 12% se explica por las diferencias en los valores de reajuste de los créditos denominados en UF y USD.

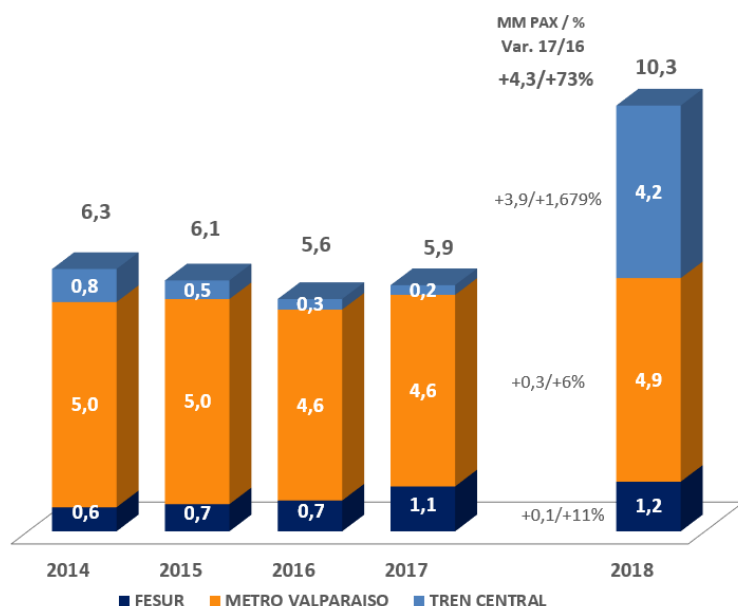
1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1 Ingresos de Pasajeros

Empresa/Servicio	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados	
			M\$	Var '18 / '17	IT 2018 Miles	Var '18 / '17
TOTALES	8.858.280	5.937.452	2.920.828	49%	10.277	73%
Tren Central	3.593.140	1.326.934	2.266.206	171%	4.165	1650%
Santiago - Chillán	750.823	730.388	20.436	3%	63	0%
Talca - Constitución	167.493	147.217	20.276	14%	20	57%
Metrotren	0	50.034	(50.034)	-100%	-	
Metrotren - Nos	2.184.693	205.486	1.979.207		3.822	6065%
Metrotren - Rancagua	466.227	109.334	356.893		259	167%
Trenes Turísticos	23.902	84.475	(60.573)	-72%		
Metro Valparaíso	3.951.203	3.395.389	555.814	16%	4.913	6%
Fesur	1.313.937	1.215.129	58.722	5%	1.199	11%
Corto Laja	713.628	700.189	13.439	2%	172	8%
Biotrén	495.547	437.775	57.771	13%	926	13%
Victoria - Temuco	64.675	77.164	(12.488)	-16%	101	-3%
Trenes Turísticos	40.087	-	40.087			

Los ingresos de pasajeros del trimestre, muestran, respecto al primer trimestre de 2017, un aumento de MM\$2.921 (+49%). Metrotren Nos explica el 80% del crecimiento de este segmento de negocios. Metro Valparaíso aumentó sus ingresos en un 16%, como efecto combinado de un reajuste de tarifas y un aumento en los pasajeros transportados del 6%. Como se aprecia en el gráfico, Fesur movilizó 1,2 millones de pasajeros, con un crecimiento del 11%.

Millones de Pasajeros transportados por Empresa
Acumulados enero-marzo
2014-2018



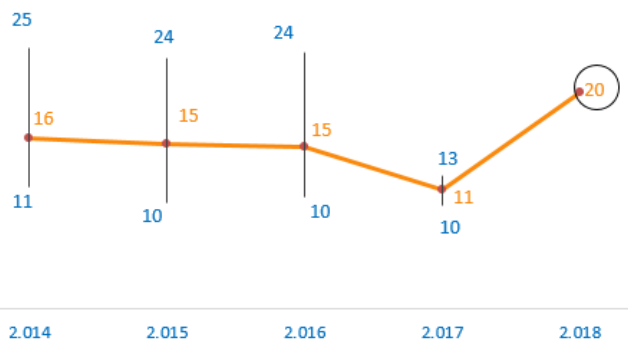
Crecimiento del 73% en los pasajeros transportados:

El aumento en 4,3 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

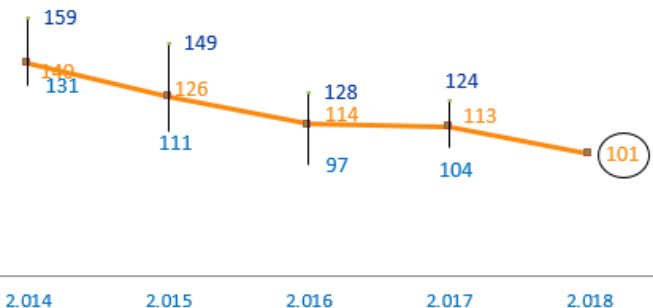
Talca - Constitución
miles de pasajeros por Trimestre



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.

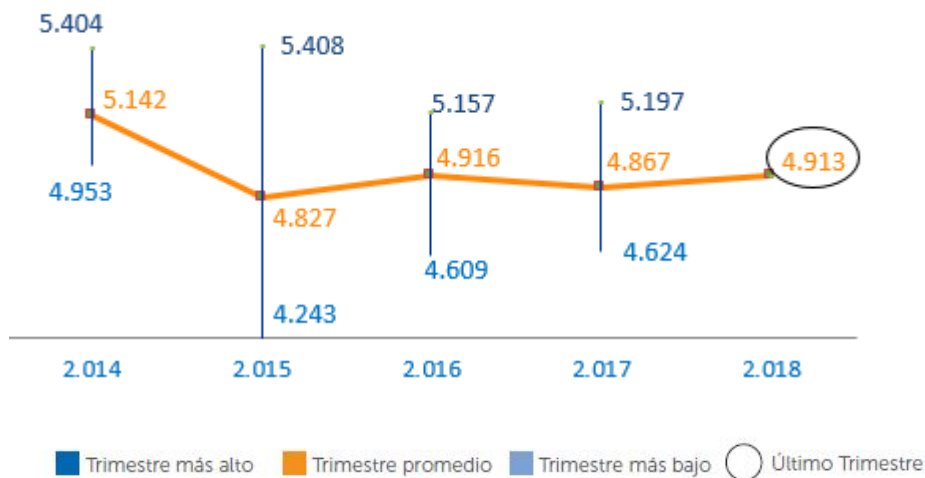
Corto Laja
miles de pasajeros por Trimestre



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.

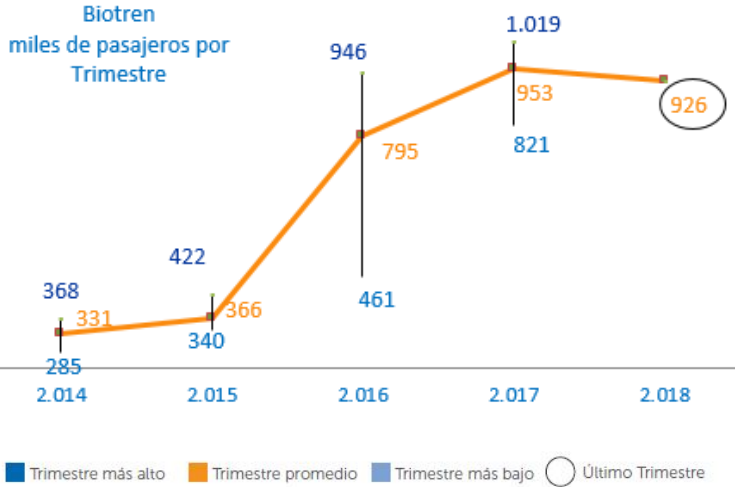


Metro Valparaíso
miles de pasajeros por Trimestre



La disminución en el número de pasajeros promedio transportados en los periodos trimestrales respecto de años anteriores, es producto de los daños dejados por las marejadas en las costas de Valparaíso ocurridas a principios de agosto de 2015 y por otras incidencias climáticas que afectaron las subestaciones eléctricas, mermando la capacidad de la filial para otorgar normalmente sus servicios. La recuperación de las vías, el reemplazo de la Sala Técnica y la incorporación de 8 nuevos trenes de última generación, permitirá reponer paulatinamente los niveles de frecuencia y de pasajeros de los servicios. **El proceso de reemplazo por un sistema de subestaciones portátiles está operativo a partir del tercer trimestre de 2017 y la recuperación de la sala técnica afectada por las marejadas está prevista para el segundo semestre del año 2018.** A partir de último trimestre de 2017, con acento en la oferta de servicios, se logró entregar intervalos en hora punta de 3 minutos. En comparación a igual trimestre de 2017, los pasajeros aumentaron en un 6%.





Nueva Estación Intermodal Coronel

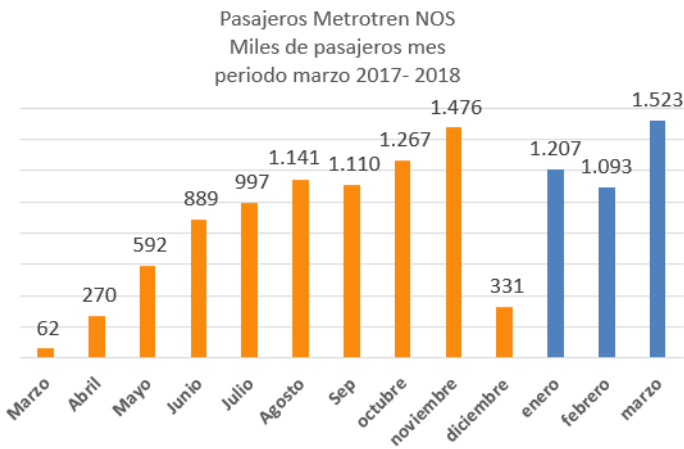
A principios de marzo de 2016 se iniciaron los servicios del Biotren hasta Coronel, con nuevos estándares de regularidad y rapidez (sólo 42 minutos entre Concepción y Coronel).

La extensión del Servicio Biotrén a Coronel, desde la Estación Lomas Coloradas, 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. 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.

Estación Intermodal **CONCEPCIÓN**



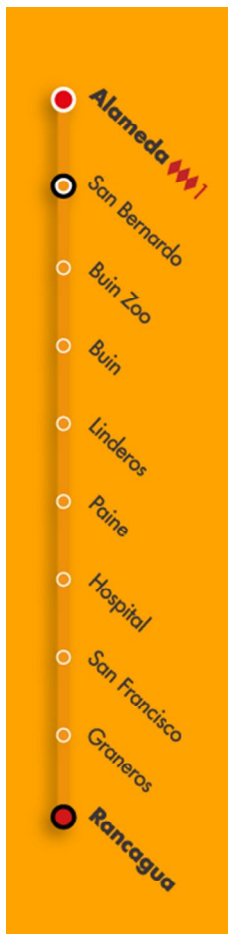


El Servicio de transporte de pasajeros urbano, Metrotren-Nos, está integrado al sistema de transporte público de Santiago mediante el uso de la Tarjeta Bip!, y opera entre la Estación Alameda y Nos a través de una red de 10 estaciones.

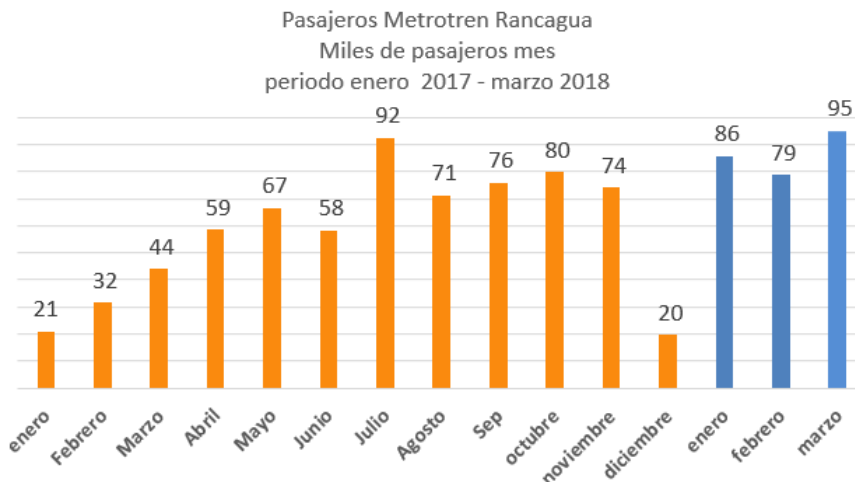
Cuenta con una flota de trenes que poseen avanzada tecnología y adaptabilidad a sistemas de tráfico ferroviario, climatización, espacios para personas con discapacidad y puertas con apertura electrónica. La capacidad de cada tren es de 84 pasajeros sentados, acceso para personas con discapacidad, 12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

Actualmente el servicio Metrotren Nos alcanza su capacidad proyectada en la evaluación del proyecto, movilizando en el mes de marzo 2018 un total de 1,5 millones de pasajeros.

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.



1.2 Ingresos desde Porteadores Privados de Carga

OPERADORES DE CARGA	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Variación		MM TKBC	
			M\$	%	IT 2018	Var '17 / '16
TOTALES	2.969.762	2.736.057	233.705	8,5%		
PEAJE VARIABLE	1.557.713	1.317.249	240.464	18,3%	803	16%
Fepasa	1.094.415	941.330	153.085	16,3%	560	15%
Transap	463.298	375.919	87.379	23,2%	243	17%
CANON + PEAJE FIJO+PATIOS	1.412.049	1.418.808	(6.759)	-0,5%		
Fepasa	949.396	963.910	(14.514)	-1,5%		
Transap	462.653	454.898	7.755	1,7%		

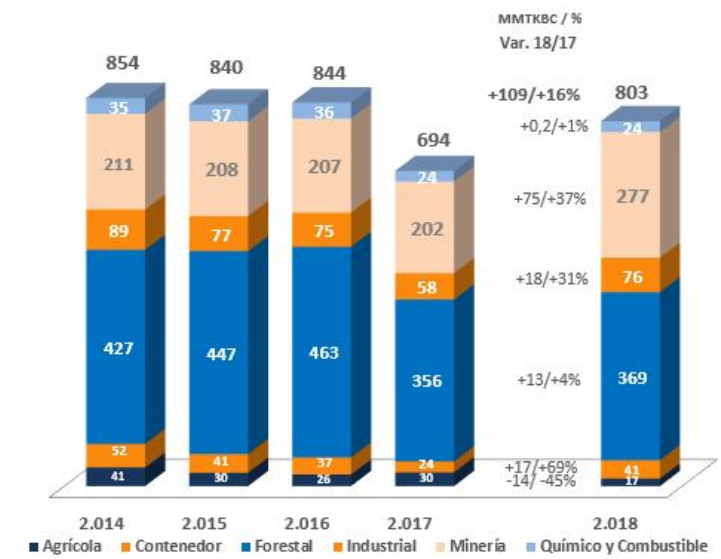
El servicio de transporte de carga lo realizan las empresas porteadoras FEPASA y TRANSAP. Contratos de acceso regulan los derechos y obligaciones entre EFE y ambas empresas. Los porteadores son quienes sostienen la relación directa con los clientes generadores de carga de los diversos sectores económicos.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

Este primer trimestre del año registra un aumento del 18,3% en los ingresos por peaje variable, debido a que en prácticamente todos los sectores económicos que hacen uso de los servicios de transporte de carga, se presentaron crecimientos en relación al primer trimestre de 2017. Se destaca el rubro minería, que aporta prácticamente el 70% de la mejora total en los ingresos de este segmento de negocios.

A fines de 2017 se inició el transporte de concentrado de cobre de Anglo American, totalizando este trimestre MM 44 TKBC en el tramo Las Blancas – Ventanas. Se suma a lo anterior un aumento de MM15 TKBC en cobre metálico y MM16 TKBC en ácido sulfúrico, ambas cargas por parte de Codelco Teniente en el tramo Los Lirios-Barrancas.

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.

Millones de TKBC por Sector Acumulados enero-marzo



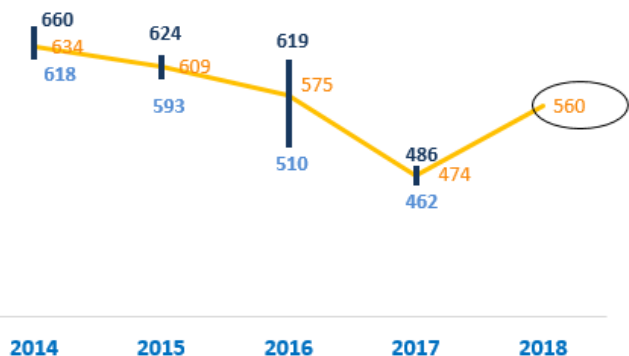
Cobros Fijos Anuales a Porteadores (UF)

	Fepasa	Transap
Canon	40.224	40.000
Peaje Fijo	96.751	26.637
Líneas Clase 1 (LC1)	80.448	22.500
Líneas Clase 2 (LC2)*	16.303	4.137
Mantenimiento Patios	4.504	2.417
Totales anuales UF	141.479	69.054

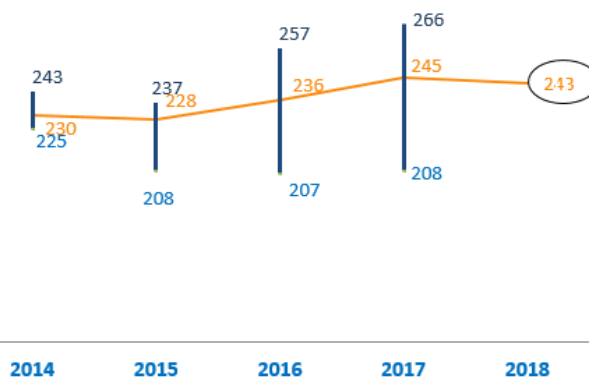
1.2 Detalle anual y trimestral de cargas por porteador privado y por sectores económicos en millones de TKBC, 2014-2018

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

FEPASA
Millones de TKBC por Trimestre



TRANSAP
Millones de TKBC por Trimestre



Millones de TKBC enero-marzo 2014-2018

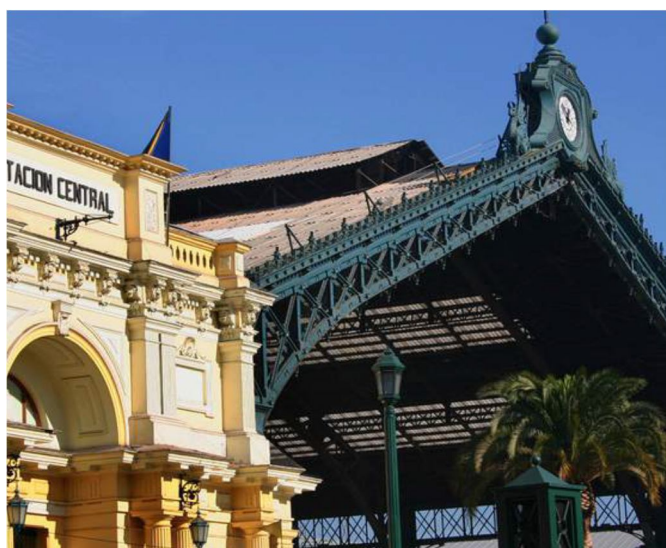
	2014	2015	2016	2017	2018	var. 18/17	
						MMTKBC	%
FEPASA	628	609	609	486	560	75	15%
Agrícola	41	30	26	30	17	-14	-45%
Contenedor	39	34	28	16	30	14	86%
Forestal	300	305	325	230	250	20	9%
Industrial	89	77	75	58	54	-4	-6%
Minería	135	137	131	138	196	59	43%
Químico y Combustible	25	26	25	13	12	-1	-4%

Millones de TKBC enero-marzo 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	var. 18/17	
						MMTKBC	%
TRANSAP	225	231	235	208	243	35	17%
Contenedor	12	6	9	8	10	2	32%
Forestal	127	141	139	126	119	-7	-5%
Industrial					21	21	
Minería	76	71	76	64	80	16	26%
Químico y Combustible	10	12	11	10	11	1	7%

1.3 Ingresos Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	1.744.488	1.556.923	187.565	12,0%
Ingresos Inmobiliarios	1.591.099	1.407.763	183.336	13,0%
Arriendos	1.008.268	1.004.509	3.759	0%
Paseo Estación	117.245	114.902	2.343	2%
Arriendos	891.023	889.607	1.416	0%
Atravesos y Paralelismos	582.831	403.254	179.577	45%
Otros Ingresos	153.389	149.160	4.229	2,8%



Ingresos Inmobiliarios:

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

Otros Ingresos:

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

2. INGRESOS POR COMPENSACIÓN

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

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

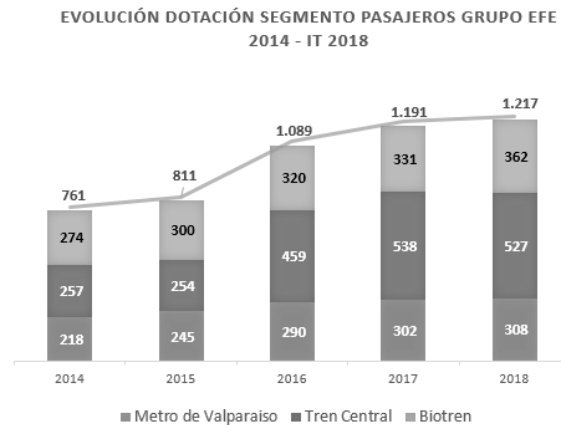
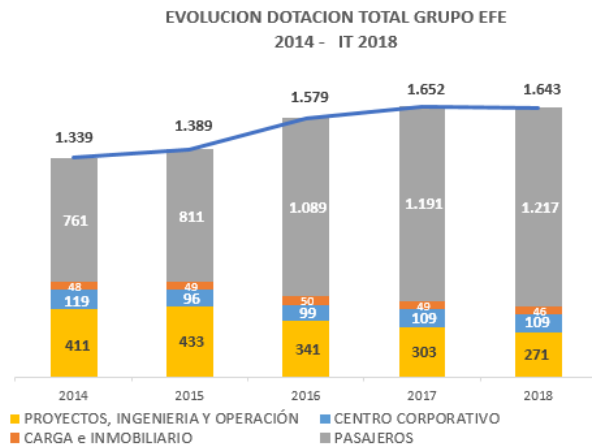
La siguiente tabla, presenta los conceptos y las compensaciones sobre gastos que se han efectuado en cada periodo:

EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Var.	
			M\$	%
EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	23.474.578	22.175.182	1.299.396	6%
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.	7.711.053	8.610.853	(899.800)	-10%
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).	12.319.556	12.178.265	141.291	1%
c) Las transferencias destinadas a la compra de inversiones, se registrarán en compensación del gasto por deprecación de los activos adquiridos.	3.443.969	1.386.064	2.057.905	148%

3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Costos de Venta y Administración	21.283.584	18.794.714	2.488.870	13%
Personal	7.919.988	7.593.783	326.205	4%
Costos de Ventas	10.710.974	8.727.917	1.983.057	23%
Energía y Combustible	1.285.269	1.130.707	154.562	14%
Mantenimiento Material Rodante	2.161.124	1.883.878	277.246	15%
Mantenimiento Infraestructura	2.533.388	2.121.896	411.492	19%
Mantenimiento SEC y Tráfico	2.514.816	1.888.726	626.090	33%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	1.958.225	1.974.196	(15.971)	-1%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(1.256.700)	(1.486.189)	229.489	-15%
Servicios de Terceros	1.514.852	1.214.703	300.149	25%
Gastos de Administración	2.652.622	2.473.014	179.608	7%
Asesorías y Servicios Externos	310.133	204.535	105.598	34%
Mercadotecnia	64.536	150.706	(86.170)	-134%
Consumos Básicos	465.991	432.915	33.076	7%
Informática y Comunicaciones	429.730	407.894	21.836	5%
Fletes y Seguros	667.204	545.971	121.233	18%
Gastos Generales	365.122	347.209	17.913	5%
Contribuciones y otros gastos	349.906	383.784	(33.878)	-10%

Costos de personal: En conjunto, las áreas corporativas y los segmentos de negocio mantiene una dotación en ambos periodos bajo de comparación. A marzo 2018 la dotación OPEX del Grupo totaliza 1.538 trabajadores (1.534 trabajadores a fines de marzo 2017). Las dotaciones totales de grupo a diciembre de cada año y marzo 2018 son las siguientes:



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 Nos y Metrotren Rancagua.



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

III. RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	Al 31 DE MARZO 2018 M\$	Al 31 DE MARZO 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
Diferencias de Cambio y UF	(7.374.936)	(5.460.670)	(1.914.266)	-35%
Diferencias de Cambio	124.952	423.744	(298.792)	71%
Resultados por UF	(7.499.888)	(5.884.414)	(1.615.474)	-27%
Otros resultados no operacionales (netos)	1.189.524	496.388	693.135	140%

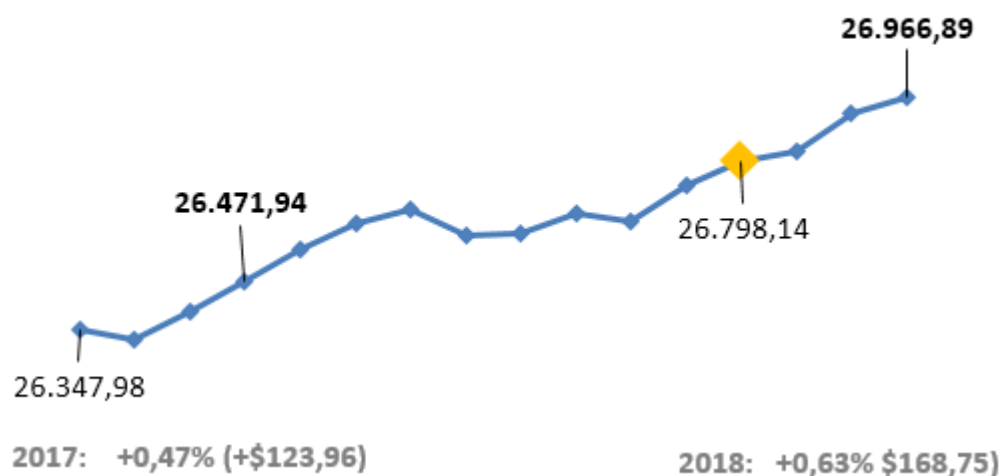
Las variaciones originadas por el crecimiento del 0,63% en el valor de la UF de los últimos tres meses sobre el stock de deuda financiera, generaron pérdidas *netas por* MM\$7.500, cifra superior en un 27% a las pérdidas registradas por el mismo concepto en el año anterior, en que la variación en el valor de la UF fue de un 0,47%.

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 9 millones, por lo que la variación de \$1 en su valor, genera MM\$9 de utilidad si su cotización disminuye o de pérdida si su valor aumenta.

En relación a la variación de la Unidad de Fomento, en endeudamiento financiero es de UF 46,7 millones, UF 6 millones no están afectas a pérdidas o ganancias con impacto en resultados. Cada punto porcentual de inflación significa reconocer pérdidas por MM\$11.000, aproximadamente.

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\$115.619, 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.

