



EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES



**Análisis Razonado de los Estados Financieros Intermedios
al 30 de septiembre de 2018 .**

CONTENIDO

I.	ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACION FINANCIERA	02
II.	ANALISIS DE LOS RESULTADOS OPERACIONALES	05
1.	Ingresos por ventas y servicios	
1.1.	Ingresos de Pasajeros	06
1.2.	Ingresos desde Portadores Privados de Carga	11
1.3.	Ingresos Inmobiliarios y Otros	13
2.	Ingresos por Compensación de Subsidios	14
3.	Costos de Venta y gastos de Administración	15
III.	ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	17
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 RESUMIDOS

Estados Resumidos de Situación Financiera	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
ACTIVOS	1.535.096.380	1.626.319.112	(91.222.732)	-6%
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	88.155.945	123.779.372	(35.623.427)	-29%
Aportes por recibir del Estado	134.911.109	213.156.592	(78.245.483)	-37%
Propiedad, Planta y Equipos	1.282.166.744	1.258.331.112	23.835.632	2%
Inversiones en Empresas Relacionadas	14.190.416	14.262.160	(71.744)	-1%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	11.674.359	11.911.031	(236.672)	-2%
Otros activos	3.997.807	4.878.845	(881.038)	-18%
PASIVOS	1.535.096.380	1.626.319.112	(91.222.732)	-6%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.806.316.421	1.859.092.363	(52.775.942)	-3%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.268.016.687	1.245.900.164	22.116.523	2%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	468.508.183	541.160.643	(72.652.460)	-13%
Cuentas por Pagar	34.591.254	35.954.280	(1.363.026)	-4%
Otros pasivos	35.200.297	36.077.276	(876.979)	-2%
Patrimonio	(271.220.041)	(232.773.251)	(38.446.790)	17%
Capital y Reservas	1.526.916.215	1.527.704.603	(788.388)	0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.798.136.270)	(1.760.477.871)	(37.658.399)	2%
Interés Minoritario	14	17	(3)	-18%

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. Los recursos de efectivo y activos financieros disponibles al cierre de cada periodo, fundamentalmente corresponde a aquellos disponibles para los proyectos de inversión del Grupo y que serán consumidos en el corto plazo.

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, lo que asciende a MM\$59.019 por cobrar.

Además se refleja en esta línea del Estado de Situación Financiera el valor que cubrirá directamente el Estado en el pago de las deudas por adquisición de 8 trenes para Metro Valparaíso y 4 trenes para Tren Central, también aquellas inversiones de la extensión del BioTren hasta Coronel. Todos estos valores fueron otorgados con recursos de la Ley Espejo del Transantiago y se pagan en 20 cuotas anuales. El valor al 30 de septiembre por estos compromisos del Estado asciende a MM\$ 75.331 por cobrar y equivale a las obligaciones bancarias por pagar, suscritas mediante créditos sindicados que también se pagan en 20 cuotas anuales.

EJECUCION DE APORTES FISCALES 2018	Ley de Presupuesto 2018 M\$	Total Transferido a Septiembre 2018 M\$
APORTE FISCAL	135.492.221	76.803.412
Fondos para Indemnizaciones	65.320	54.324
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	77.824.785	36.168.097
Ferrocarril Arica La Paz	2.048.000	1.026.000
Inversiones Plan Trienal 2017-2019	36.840.960	-
Aporte Mantención Infraestructura	28.419.072	24.777.389
Inversiones en Infraestructura Existente	10.516.753	10.364.708
SERVICIO DE LA DEUDA PUBLICA	57.602.116	40.580.991

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.

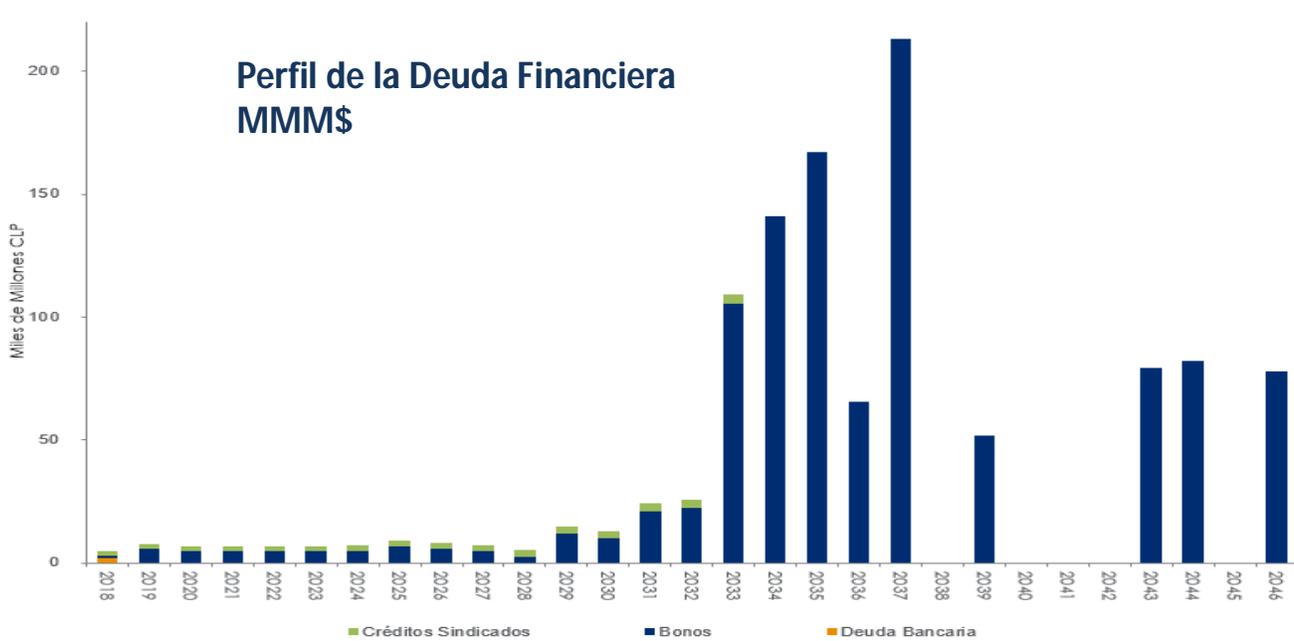
El desarrollo de la infraestructura de EFE, se explicita en un Plan Trienal de Inversiones que se aprueba mediante un decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Con fecha 26 de septiembre de 2017, quedó totalmente tramitado el Decreto Supremo N°64 del Ministerio de Transportes, que aprobó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

4. Deuda Financiera

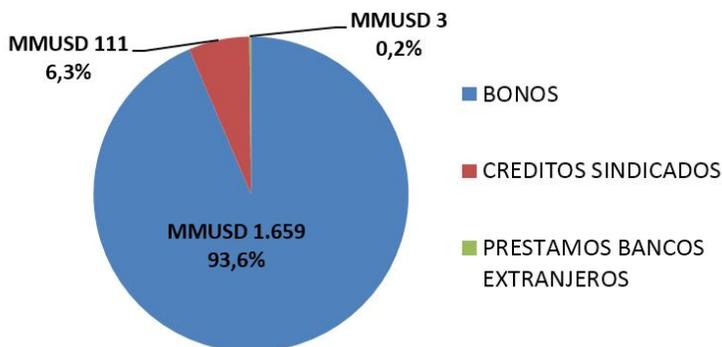
La gestión de la deuda se ha focalizado en disminuir la exposición al riesgo de monedas y reducir las tasas de interés como medida para rebajar los gastos financieros que cubre regularmente el Estado.

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 Septiembre 2018 MMUSD 1.773



II. ANALISIS DE LOS RESULTADOS DEL PERIODO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2017	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
INGRESOS POR VENTAS	43.676.150	33.639.712	10.036.438	30%
Pasajeros	28.331.149	20.232.045	8.099.105	40%
Operadores de Carga	9.176.313	8.253.482	922.832	11%
Inmobiliarios y otros	6.168.688	5.154.186	1.014.502	20%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)	(65.706.269)	(61.831.191)	(3.875.078)	6%
EBITDA (antes de compensaciones)	(22.030.119)	(28.191.479)	6.161.360	-22%
Transferencias para Mant. Infraestructura	22.039.819	23.723.595	(1.683.776)	-7%
Depreciación y amortización	(15.612.610)	(15.608.815)	(3.795)	0%
PÉRDIDA OPERACIONAL	(15.602.910)	(20.076.699)	4.473.789	-22%
Reajustes deuda en USD	661.132	567.199	93.933	17%
Reajustes deuda en UF	(24.002.580)	(12.416.144)	(11.586.436)	93%
Otros Resultados no Operacionales	1.285.959	(1.434.775)	2.720.734	-190%
PÉRDIDA NETA	(37.658.399)	(33.360.419)	(4.297.980)	13%

Los ingresos de pasajeros muestran, respecto al periodo anterior, un aumento de MM\$8.099 (+40%). Los nuevos servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua, iniciados paulatinamente en el primer trimestre de 2017 por la Filial Tren Central, explican el 69% del crecimiento total de este segmento. Metro Valparaíso aumentó sus ingresos en un 19%, como efecto combinado de un reajuste de tarifas y un aumento en los pasajeros transportados del 7%.

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 11%, principalmente en el sector Minería. 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 mantenimiento del nuevo material rodante, de infraestructura de vías y sistemas eléctricos, como resultado de la mayor actividad en el segmento servicios de pasajeros.

Finalmente, la pérdida neta del periodo por -MM\$37.658, se explica principalmente por la depreciación de los activos (-MM15.612) y por el reajuste de las deudas financieras en UF de la Empresa (-MM\$24.002).

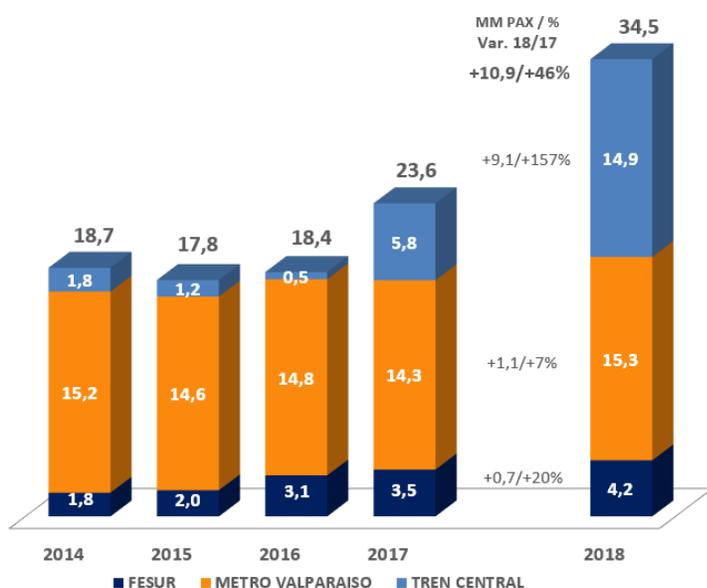
1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1 Ingresos de Pasajeros

Empresa/Servicio	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2017 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados acumulados	
			M\$	Var % 18 / 17	IIIQ 2018 Miles	Var % 18 / 17
TOTALES	28.331.149	20.232.045	8.099.105	40%	34.455	46%
Tren Central	12.234.263	6.413.902	5.820.360	91%	14.903	157%
Santiago - Chillán	2.126.449	1.886.569	239.880	13%	177	0%
Talca - Constitución	487.781	445.889	41.892	9%	42	26%
Metrotren - Nos	7.850.504	3.114.065	4.736.439	152%	13.683	170%
Metrotren - Rancagua	1.657.814	799.604	858.210	107%	1.001	93%
Trenes Turísticos	111.716	167.775	(56.060)	-33%		
Metro Valparaíso	12.161.983	10.219.641	1.942.342	19%	15.326	7%
Fesur	3.934.904	3.598.502	291.983	8%	4.226	20%
Corto Laja	1.986.239	1.986.820	(581)	0%	410	3%
Biotrén	1.697.017	1.393.841	303.177	22%	3.466	24%
Victoria - Temuco	197.801	208.414	(10.613)	-5%	351	4%
Trenes Turísticos	53.846	9.427	44.419			

Los ingresos de pasajeros acumulados al 30 de septiembre de 2018, respecto a igual periodo del año anterior, presentan un aumento de MM\$8.099 (+40%), lo que se explica por los mayores ingresos obtenidos por las tres filiales de pasajeros: Tren Central explica un 72% del crecimiento total de este segmento, Metro Valparaíso un 24% y Fesur aporta con un 4%.

Millones de Pasajeros Transportados por Empresa Acumulados periodos de enero a septiembre 2014-2018



Los pasajeros transportados crecieron un 46%, superando los 34,4 millones en nueve meses:

El aumento en 10,9 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

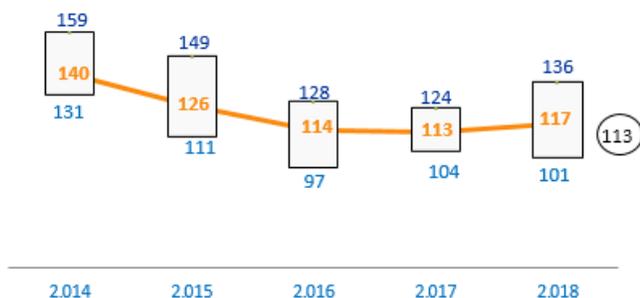
Talca - Constitución
miles de pasajeros por Trimestre



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 2018 estuvo dentro los límites normales de servicio.

Victoria - Temuco
miles de pasajeros por Trimestre

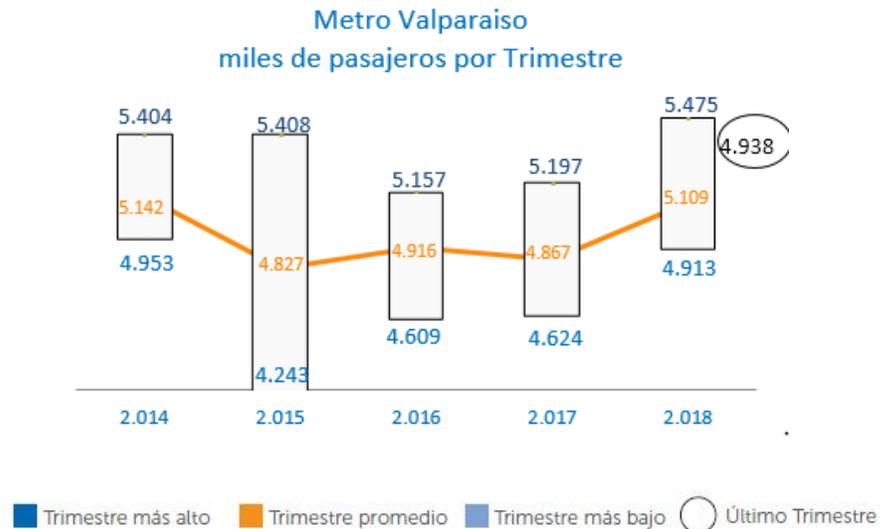


El tramo Victoria - Temuco, con sus tres servicios diarios (ida y regreso), resulta fundamental para los habitantes de localidades como Perquenco, Quillén, Púa y Piñalel, cumpliendo el tren un importante rol social. Con el inicio de cada año escolar, se suma el traslado diario de aproximadamente 800 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

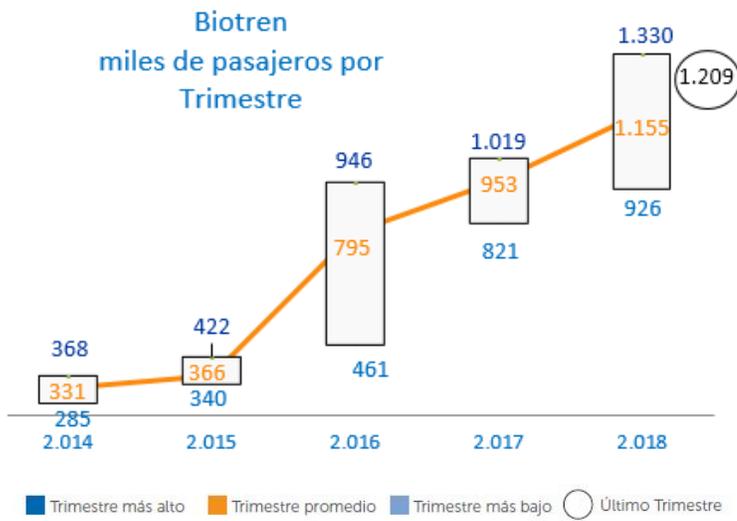


Este servicio cubre con 22 estaciones los 88 kilómetros entre Talcahuano y Laja, con cuatro frecuencias diarias (ida y regreso). Es utilizado principalmente por habitantes de comunidades que no cuentan con alternativas de transporte hacia zonas de mayor desarrollo.



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 promedio al tercer trimestre de 2018, con 5,1 millones de pasajeros, igualó el promedio del año 2014, año en que también se movilizaron 5,1 millones de pasajeros por trimestre.





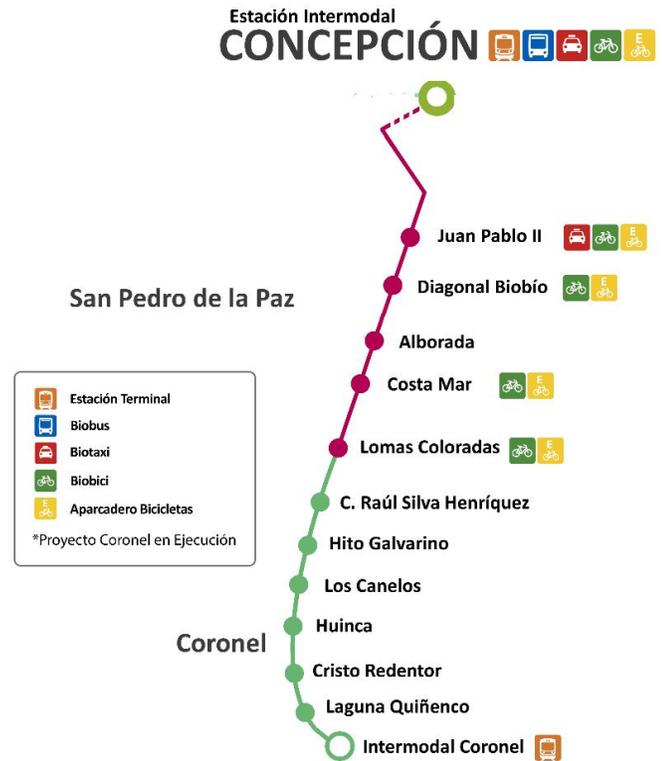
Nueva Estación Intermodal Coronel

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). En 2,5 veces se ha incrementado el promedio trimestral 2018 en relación al año 2014.

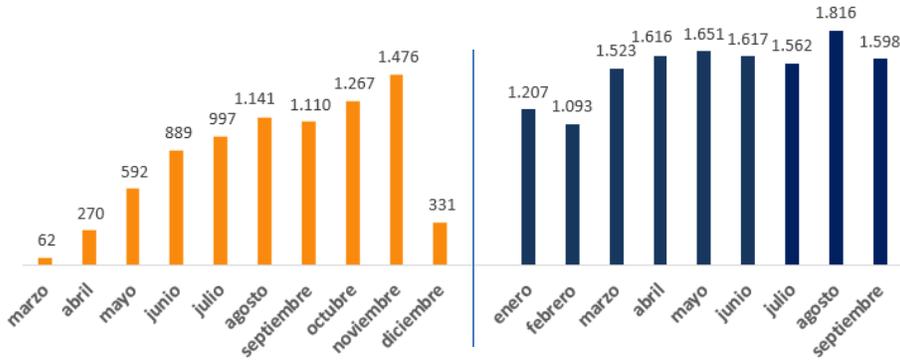
En comparación con el año 2017, el promedio trimestral a la fecha supera un 21% el número de pasajeros transportados.

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.

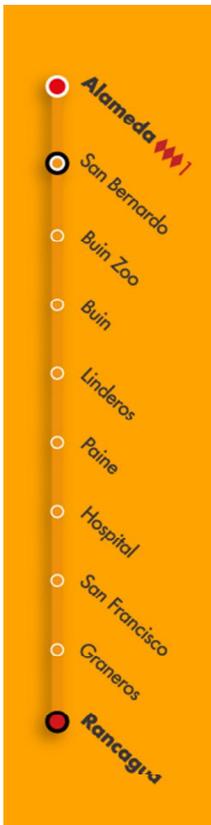
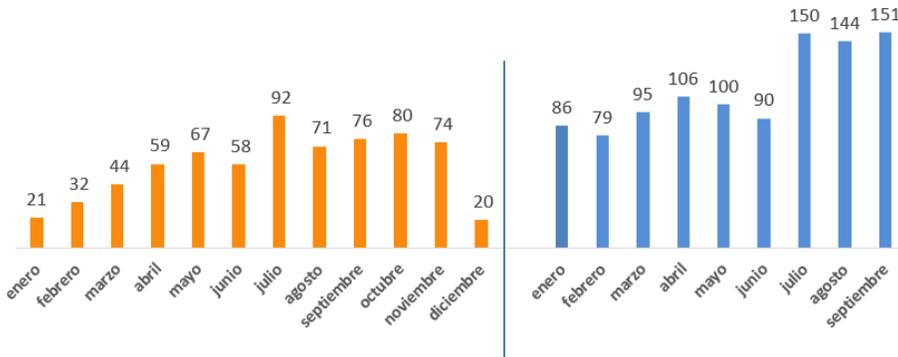


Pasajeros Metrotren NOS
Miles de pasajeros por mes
periodo marzo 2017- septiembre 2018



En conjunto, los servicios Metrotren-Nos y Metrotren-Rancagua movilizaron 5.4 millones de pasajeros en el tercer trimestre de 2018.

Pasajeros Metrotren Rancagua
Miles de pasajeros mes
periodo enero 2017 - septiembre 2018

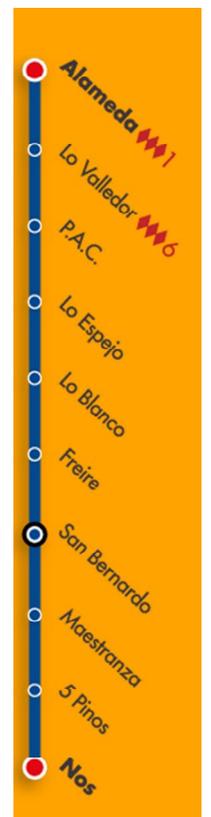


El Servicio de transporte de pasajeros urbano, Metrotren-Nos, está integrado al sistema de transporte público de Santiago mediante el uso de la Tarjeta Bip!, y opera entre la Estación Alameda y Nos a través de una red de 10 estaciones.

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. Hoy los servicios operan con un tiempo de viaje promedio de 1 hora y veinte minutos entre Alameda y Rancagua, con una frecuencia cada 30 minutos en horas peak y cada dos horas en horarios fuera de punta.



1.2 Ingresos desde Porteadores Privados

OPERADORES DE CARGA	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2017	Variación		MM TKBC ACUMULADOS AL IIIQ	
	M\$	M\$	M\$	%	2018	Var '18 / '17
TOTALES	9.176.313	8.253.482	922.832	11%		
PEAJE VARIABLE	4.901.895	4.068.477	833.418	20%	2.535	18%
Fepasa	3.443.886	2.763.124	680.762	25%	1.777	24%
Transap	1.458.009	1.305.352	152.656	12%	758	4%
CANON + PEAJE FIJO+PATIOS	4.274.418	4.185.005	89.413	2%		
Fepasa	2.866.289	2.812.647	53.642	2%		
Transap	1.408.129	1.372.357	35.771	3%		

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.

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.

En comparación con igual periodo de nueve meses del año 2017, en 2018 se registra un aumento del 18% en los TKBC totales, fuente de los ingresos por peaje variable.

El rubro minería, aporta el 50% de la mejora total de este segmento de negocios, lo que ha sido impulsado por el inicio de transporte de concentrado de cobre de Anglo American (Las Blancas – Ventanas). Se suma a lo anterior un aumento en transporte de cobre metálico y de ácido sulfúrico, ambas cargas por parte de Codelco Teniente en el tramo Los Lirios-Barrancas.

El sector Contenedores retomó niveles cercanos al año 2014, duplicando en relación a los primeros nueve meses de 2017.

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



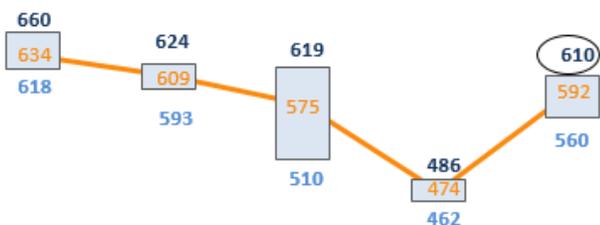
Cobros Fijos Anuales a Porteadores (UF)

	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

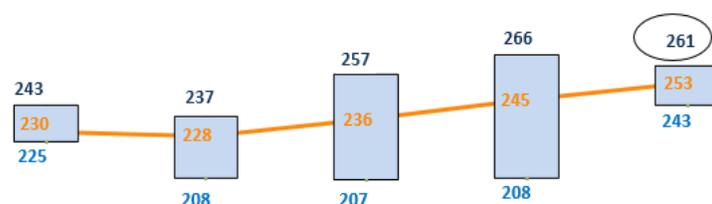
1.2 Detalle anual y trimestral de cargas por porteador privado y por sectores económicos en millones de TKBC, 2014-2018

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

FEPASA
Millones de TKBC por Trimestre



TRANSAP
Millones de TKBC por Trimestre



2014 2015 2016 2017 2018

2014 2015 2016 2017 2018

Millones de TKBC enero-septiembre 2014-2018

	Millones de TKBC enero-septiembre 2014-2018					var. 18/17	
	2014	2015	2016	2017	2018	MMTKBC	%
FEPASA	1.876	1.826	1.791	1.433	1.777	344	24%
Agrícola	86	68	62	68	41	-27	-40%
Contenedor	97	93	96	38	95	57	149%
Forestal	929	921	959	715	843	128	18%
Industrial	273	248	219	157	155	-2	-1%
Minería	415	419	389	417	610	192	46%
Químico y Combustible	75	77	66	38	33	-4	-11%

Millones de TKBC enero-septiembre 2014-2018

	Millones de TKBC enero-septiembre 2014-2018					var. 18/17	
	2014	2015	2016	2017	2018	MMTKBC	%
TRANSAP	693	675	698	725	758	32	4%
Contenedor	42	19	23	22	38	16	76%
Forestal	394	405	408	418	394	-24	-6%
Industrial				17	65	47	272%
Minería	226	218	233	232	229	-2	-1%
Químico y Combustible	32	33	34	36	32	-5	-13%

1.3 Ingresos Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	6.168.688	5.154.186	1.014.502	19,7%
Ingresos Inmobiliarios	5.115.973	4.336.429	779.544	18,0%
Arriendos	3.190.933	2.916.562	274.371	9%
Paseo Estación	354.089	346.638	7.451	2%
Arriendos y Servidumbres	2.836.844	2.569.924	266.920	10%
Atravesos y Paralelismos	1.925.040	1.419.867	505.173	36%
Otros Ingresos	1.052.715	817.757	234.958	28,7%



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 paralelismos en la vía férrea. El crecimiento de MM\$780 en comparación con el año 2017 se relaciona con nuevos contratos y con la regularización de atravesos.

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 SEPTIEMBRE 2018 M\$	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2017 M\$	Var.	
			M\$	%
EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	70.368.312	69.218.821	1.149.491	1,7%
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.	22.039.819	23.723.595	(1.683.776)	-7,1%
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).	37.381.126	37.340.053	41.073	0,1%
c) Las transferencias destinadas a la compra de inversiones, se registrarán en compensación del gasto por depreciación de los activos adquiridos.	10.947.367	8.155.173	2.792.194	34,2%

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 ADMINISTRACIÓN	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2018	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2017	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
Total Costos de Venta y Administración	65.706.269	61.831.191	3.875.078	6%
Personal	24.485.542	24.634.643	(149.101)	-1%
Costos de Ventas	32.424.090	29.309.209	3.114.881	11%
Energía y Combustible	4.469.315	3.894.379	574.936	15%
Mantenimiento Material Rodante	6.693.476	5.824.126	869.350	15%
Mantenimiento Infraestructura	7.276.891	7.074.066	202.825	3%
Mantenimiento SEC y Tráfico	7.231.708	6.305.827	925.881	15%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	4.776.252	5.673.374	(897.122)	-16%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(2.549.353)	(4.010.411)	1.461.058	-36%
Servicios de Terceros	4.525.801	4.547.848	(22.047)	0%
Gastos de Administración	8.796.637	7.887.339	909.298	12%
Asesorías y Servicios Externos	926.382	891.709	34.673	4%
Mercadotecnia	262.859	352.302	(89.443)	-34%
Consumos Básicos	1.388.669	1.280.486	108.183	8%
Informática y Comunicaciones	1.513.694	1.336.512	177.182	12%
Fletes y Seguros	2.129.010	1.809.584	319.426	15%
Gastos Generales	1.510.312	1.006.888	503.424	33%
Contribuciones y otros gastos	1.065.711	1.209.858	(144.147)	-14%

Costos de personal: En conjunto, las áreas corporativas y los segmentos de negocio mantienen una dotación en los mismos niveles de inicio del año. A septiembre 2018, la dotación del Grupo totaliza 1.688 trabajadores (144 trabajadores CAPEX). A inicios de año la dotación del Grupo ascendía a 1.652 trabajadores.

Costos de Ventas: el crecimiento en los gastos de mantenimiento de material rodante se explica por el 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 Rancagua. 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. El registro de estas inversiones se mantuvo operativa hasta el mes de julio de 2018, atendiendo a que los servicios a Rancagua ya iniciaron su operación en todo horario.

Costos de Administración: Los gastos generales recogen para el año 2018 un crecimiento derivado de una provisión por deterioro de cuentas cobrar.

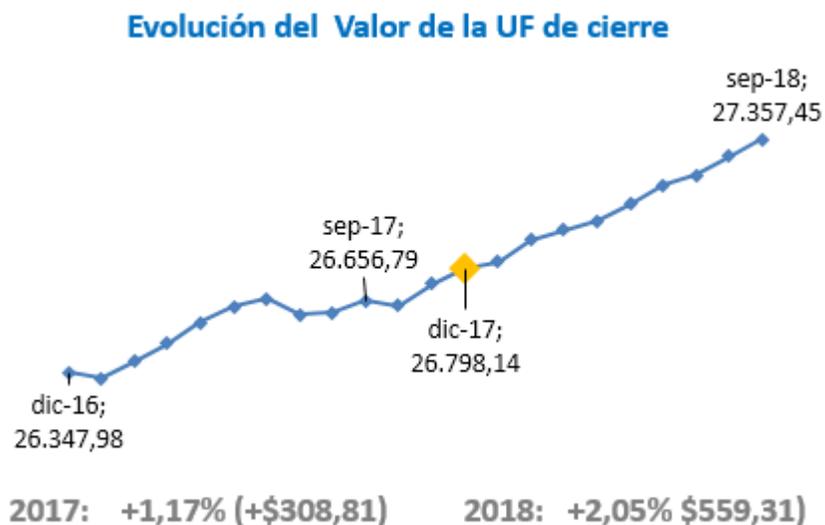
III. RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
Diferencias de Cambio y UF	(23.341.448)	(11.848.945)	(11.492.503)	-97%
Diferencias de Cambio	661.132	567.199	93.933	-17%
Resultados por UF	(24.002.580)	(12.416.144)	(11.586.436)	-93%
Otros resultados no operacionales (netos)	1.285.959	(2.816.432)	4.102.391	-146%

Las variaciones originadas por el crecimiento de 2,95% en el valor de la UF de los últimos nueve meses, sobre el stock de deuda financiera, generó pérdidas por UF de MM\$24.002, cifra superior en un 93% a las pérdidas registradas por el mismo periodo del 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.



IV. INDICADORES FINANCIEROS Y DE ACTIVIDAD

1. Liquidez

La cartera de instrumentos financieros y caja de EFE alcanza a MM\$88.156, 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 periodos 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.