



EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES



Análisis Razonado de los Estados Financieros al 30 de Septiembre de 2019

CONTENIDO

I.	ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN 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	14
	2. Ingresos por Compensación de Subsidios	15
	3. Costos de Venta y gastos de Administración	16
III.	ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	17
IV.	INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD	18
	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 2019 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
ACTIVOS	1.647.331.308	1.627.542.539	19.788.769	1%
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	143.620.621	75.079.751	68.540.870	91%
Aportes por recibir del Estado	118.648.990	209.554.582	(90.905.592)	-43%
Propiedad, Planta y Equipos	1.347.400.206	1.310.022.130	37.378.076	3%
Inversiones en Empresas Relacionadas	15.230.218	14.772.393	457.825	3%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	15.500.474	12.761.916	2.738.558	21%
Otros activos	6.930.799	5.351.767	1.579.032	30%

Estados Resumidos de Situación Financiera	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2019 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
PASIVOS	1.647.331.308	1.627.542.539	19.788.769	1%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.963.645.897	1.908.578.793	55.067.104	3%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.404.375.980	1.267.695.943	136.680.037	11%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	481.260.918	549.854.352	(68.593.434)	-12%
Cuentas por Pagar	37.034.869	52.325.849	(15.290.980)	-29%
Otros pasivos	40.974.130	38.702.649	2.271.481	6%
Patrimonio	(316.314.589)	(281.036.254)	(35.278.335)	13%
Capital y Reservas	1.531.288.016	1.532.090.709	(802.693)	0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.847.602.617)	(1.813.126.980)	(34.475.637)	2%
Interés Minoritario	12	17	(5)	-29%

1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:

Según instrucciones del Ministerio de Hacienda y la política interna de Inversiones, EFE sólo puede invertir en Depósitos a Plazo, Fondos Mutuos de renta fija y Pactos de Retrocompra, En el caso de inversiones financieras mediante una administradora de cartera, adicionalmente se podrá invertir en instrumentos del Banco Central, la TGR, en bonos bancarios y bonos bancarios subordinados. El destino de los activos financieros disponibles es ser utilizados principalmente en proyectos de inversión.

2. Aportes por Recibir del Estado

MM\$45.335 de la **Ley de Presupuesto 2019**, quedan pendientes de transferir a EFE por parte del Estado.

Con recursos de la Ley Espejo del Transantiago, se desarrollaron proyectos regionales para la compra de trenes para Tren Central y Merval y se construyó la extensión hasta Coronel. Estas inversiones se financian en 20 cuotas anuales, cuyo saldo al 30 de septiembre de 2019 alcanza a MM\$73.313.

Aportes por recibir del Estado	Saldos al 31 de diciembre	Transferencias del periodo	Valores por recibir al 30 de septiembre 2019 M\$
Ley Presupuesto	138.423.986	90.404.482	45.335.648
Fondos para Indemnizaciones	21.273	21.096	177
Aporte Mantenimiento Infraestructura	27.704.913	22.568.422	5.136.491
Mantención y rehabilitación Arica a La Paz	2.163.000	2.163.000	-
Aportes Plan Trienal 2017-2019	35.096.776	16.409.399	18.687.377
Inversiones en Infraestructura existente	16.103.136	8.051.568	5.367.712
Servicio de la Deuda	5.880.176	4.932.190	947.986
Intereses de la Deuda	51.454.712	36.258.807	15.195.905
Ley Espejo (Automotores y Extensión Biotren a Coronel)			73.313.342
Total			118.648.990

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 Familia 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.

Con fecha 26 de septiembre de 2017, quedó totalmente tramitado el nuevo **Plan Trienal 2017-2019, por un valor de MMUSD 555,7**. Durante el año 2018, como parte de este plan, se realizó una licitación para la compra de material rodante para la operación de la filial Fesur para los siguientes servicios: (i) Biotren, 7 trenes; (ii) Corto Laja, 3 trenes; (iii) Victoria-Temuco, 3 trenes. Esta licitación fue adjudicada al consorcio CRRC SIFANG – TEMOINSA CHILE. En mayo 2019 fue anunciada la adquisición de 2 unidades adicionales para los servicios del Biotren.

4. Deuda Financiera

La política de gestión de deuda financiera se ha focalizado en mantener una baja 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 primeras gestiones financieras a partir del año 2010, tuvieron su foco en el prepago de deudas en USD y su refinanciamiento a través de emisiones de bonos en UF a tasas significativamente inferiores a los créditos que fueron 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.
- Con fecha 10 de abril de 2019, se materializó una nueva colocación de bonos con la serie AD, por un total de UF 3,6 millones, a 29,5 años bullet, con garantía estatal y con clasificaciones de riesgo AAA. La tasa de colocación (1,9%) y el spread obtenido constituyen un récord para EFE y para el mercado de bonos corporativos en Chile.

II. ANALISIS DE LOS RESULTADOS DEL PERIODO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2019 M\$	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
INGRESOS POR VENTAS	49.404.210	43.676.150	5.728.060	13%
Pasajeros	33.805.521	28.331.149	5.474.372	19%
Operadores de Carga	9.252.595	9.176.313	76.282	1%
Inmobiliarios y otros	6.346.095	6.168.688	177.407	3%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)	(65.960.641)	(65.706.269)	(254.372)	0%
EBITDA (antes de compensaciones)	(16.556.431)	(22.030.119)	5.473.688	-25%
Transferencias para Mant. Infraestructura	16.635.501	22.039.819	(5.404.318)	-25%
EBITDA Financiero	79.070	9.700	69.370	
Depreciación y amortización	(14.275.514)	(15.612.610)	1.337.096	-9%
PÉRDIDA OPERACIONAL	(14.196.444)	(15.602.910)	1.406.466	-9%
Reajustes deuda en USD	81.597	661.132	(579.535)	-88%
Reajustes deuda en UF	(21.789.265)	(24.002.580)	2.213.315	-9%
Otros Resultados no Operacionales	1.428.475	1.285.948	142.527	11%
PÉRDIDA NETA	(34.475.637)	(37.658.410)	3.182.773	-8%

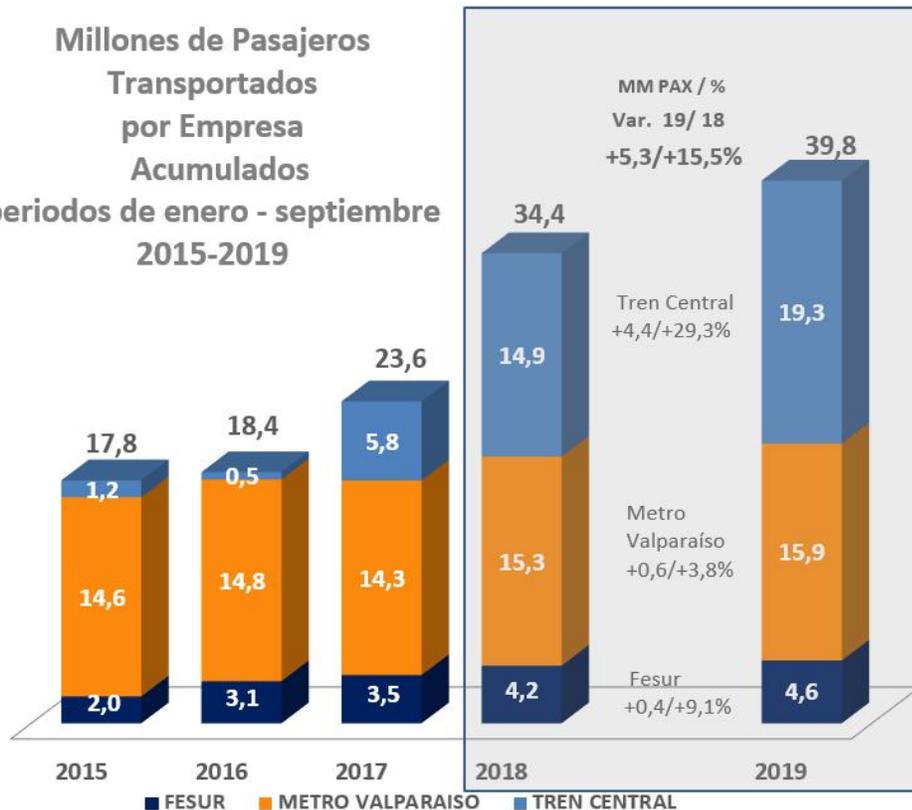
- Los ingresos de pasajeros muestran, respecto a igual periodo de 2018 un aumento de MM\$5.474 (+19%): Los ingresos por servicios provistos por la Filial Tren Central aportaron MM\$4.320 (+35,3%, Metro Valparaíso aumento ingresos de pasajeros por MM\$953 (+8%) y Fesur MM\$201 (+5,1%).
- Los ingresos generados por el uso de infraestructura ferroviaria del Grupo EFE por parte de los porteadores privados Fepasa y Transap, se mantuvieron constantes. Para ambos periodos de comparación, la carga movilizada se mantuvo en niveles de 2.400 millones de TKBC. Una disminución en el transporte de productos del sector minería, fue parcialmente compensado con mayor de carga de contenedores y celulosa.
- Si bien los costos totales de venta y administración se mantuvieron en línea con igual periodo del año 2018, existen tres situaciones a destacar: para el presente año: no existen costos compensados por MM\$2.549, asociados al periodo de interrupción de servicios de Tren Central, se han revisado a la baja, con efecto favorables en el resultado EBITDA la baja provisiones históricas de deterioro de materiales por MM\$1.514 y con, se comienza a aplicar IFRS 16, rebajando los gastos de arriendos de vehículos y otros, los que a partir de 2019 se registran como una amortización de derechos de uso.
- EL Ebitda de gestión, que no incluye los aportes para mantención de la infraestructura que entrega el Estado, mejoró significativamente en un 25%, lo que explica en términos agregados, por el aumento de la demanda de servicios de pasajeros.
- El resultado neto del periodo por -MM\$34.476, se explica principalmente por el gasto en depreciación y amortización de los activos y por el reajuste de la deuda financiera.

1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

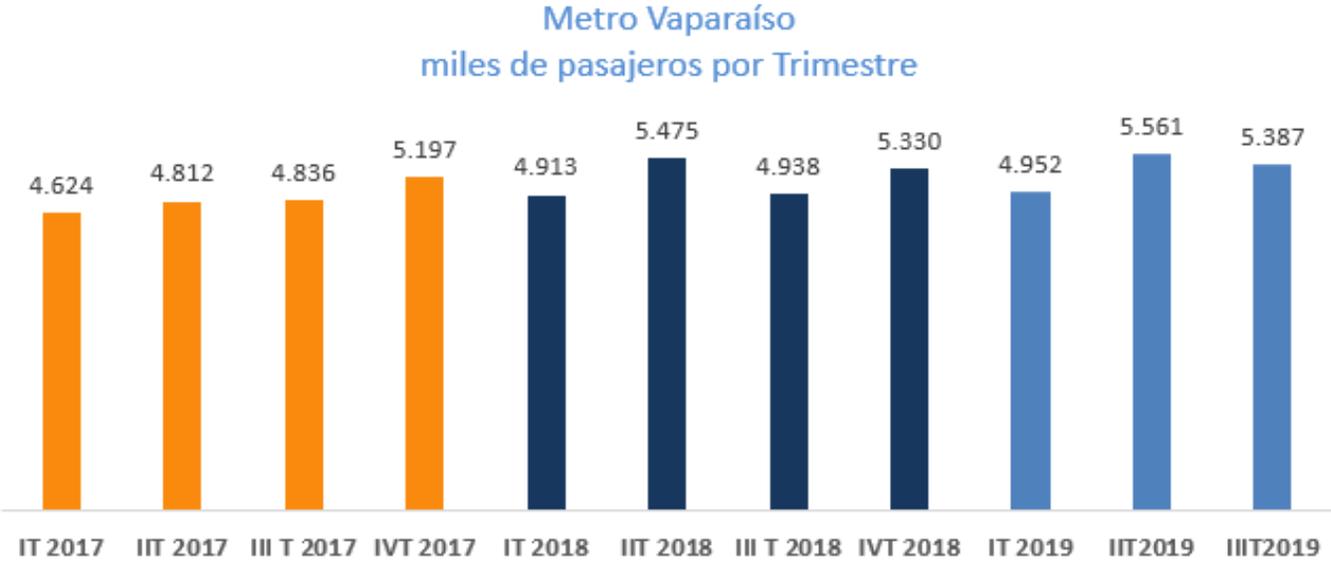
1.1 Ingresos de Pasajeros

Empresa/Servicio	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2019 M\$	Al 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados acumulados			
			M\$	Var % 19 / 18	IIIT 2019 Miles	IIIT 2018 Miles	Variación miles de pax	Var % 19 / 18
TOTALES	33.805.521	28.331.149	5.474.372	19,3%	39.794	34.451	5.342	15,5%
Tren Central	16.554.655	12.234.262	4.320.393	35,3%	19.282	14.899	4.383	29,4%
Santiago - Chillán	2.225.906	2.127.622	98.285	4,6%	166	177	11	-6,1%
Talca - Constitución	527.537	487.781	39.756	8,2%	39	31	8	26,4%
Metrotren - Nos	9.920.531	7.850.504	2.070.027	26,4%	16.961	13.690	3.271	23,9%
Metrotren - Rancagua	3.773.871	1.656.641	2.117.230	127,8%	2.116	1.001	1.115	111,3%
Trenes Turísticos	106.810	111.716	(4.906)	-4,4%				
Metro Valparaíso	13.115.125	12.161.983	953.142	7,8%	15.901	15.326	575	3,8%
Fesur	4.135.741	3.934.904	200.837	5,1%	4.611	4.226	385	9,1%
Corto Laja	1.899.932	1.986.239	(86.307)	-4,3%	333	404	71	-17,5%
Biotrén	1.974.285	1.697.017	277.268	16,3%	3.922	3.466	456	13,2%
Victoria - Temuco	226.384	197.801	28.583	14,5%	356	357	1	-0,2%
Trenes Turísticos	35.139	53.846	(18.707)	-34,7%				

Millones de Pasajeros Transportados por Empresa Acumulados periodos de enero - septiembre 2015-2019



1.1 Pasajeros por servicio, detalle por trimestres



En nueve meses de 2019, 15,9 millones de pasajeros utilizó lo servicios de Metro Valparaiso, En relación a los valores del trimestre inmediatamente anterior, se aprecian una reducción de 3,1%, lo que principalmente se deriva de los efectos de estacionalidad del servicio.



Biotren miles de pasajeros por Trimestre



Los servicios del Biotren movilizaron a 1,3 millones de pasajeros en el tercer trimestre, un 9,7% más que en igual trimestre de 2018. El crecimiento está explicado por los avances alcanzados en la integración con otros modos de transporte, el aumento de frecuencias en horas punta y una mejor experiencia de viaje de los usuarios que ha generado mayor demanda por este servicio.

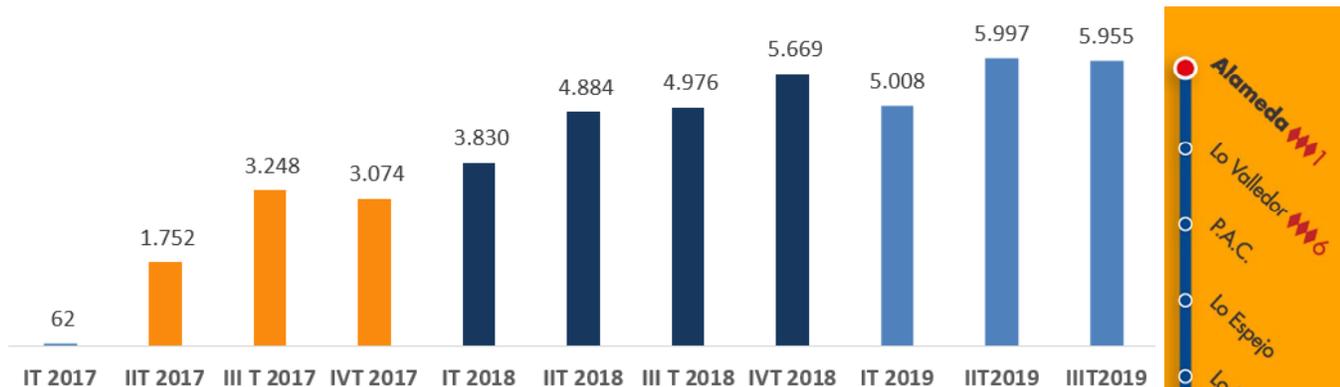
El proyecto de extensión que ha generado el crecimiento del servicio Biotren, tuvo un costo de MUS\$ 76,8. Se construyeron 40 kilómetros de vía electrificada, 6 paraderos (uno en San Pedro y 5 en Coronel) y una estación intermodal. Además, se sumaron 4 trenes climatizados tipo UT 440, con capacidad para 600 personas cada uno.

El tiempo de viaje entre las estaciones Concepción e Intermodal Coronel es de aproximadamente 42 minutos

Durante 2018, fueron adjudicados al Consorcio chino CRRC-SIFANG, la construcción de 12 nuevos trenes eléctricos, 9 de los cuales operarán en este servicio y 3 en los servicios Corto Laja.

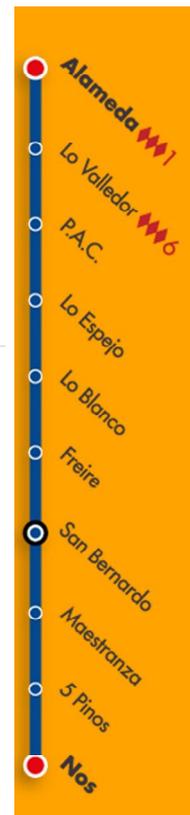


MetroTren Nos miles de pasajeros por Trimestre



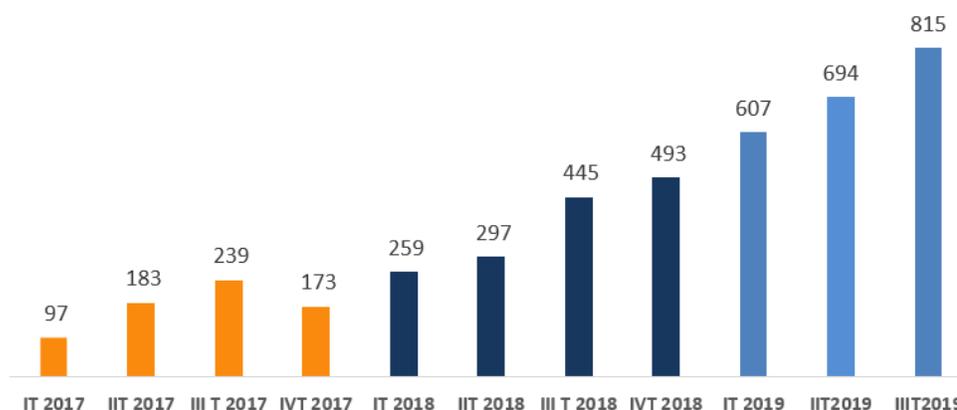
El Servicio de transporte de pasajeros MetroTren Nos, está integrado al sistema de transporte público mediante el uso de la Tarjeta Bip, y opera entre la Estación Alameda y Nos a través de una red de 10 estaciones. En días de semana, los servicios se inician a las 6:00 am, sábado a las 7:00 am y domingo a las 8:00 am. El último tren que opera de lunes a domingo es a las 23:00 horas.

Cuenta con una flota de trenes de 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.

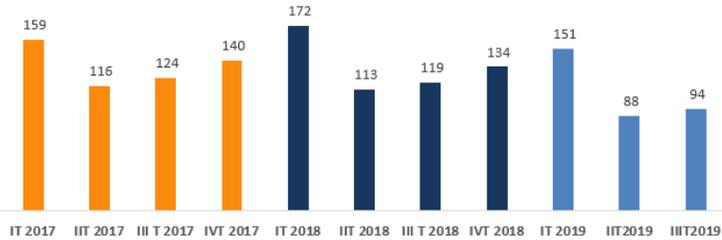


El servicio MetroTren Rancagua se encuentra operando con detenciones en diez estaciones entre Alameda y Rancagua, con un tiempo de viaje promedio de 1 hora y 10 minutos. En días de semana los servicios desde Santiago se inician a las 6:50 am y desde Rancagua a las 5:30 am. El último tren en ambos sentidos es a las 20:30

MetroTren Rancagua miles de pasajeros por Trimestre

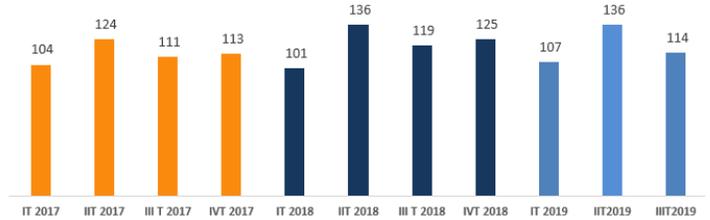


Corto Laja
miles de pasajeros por Trimestre



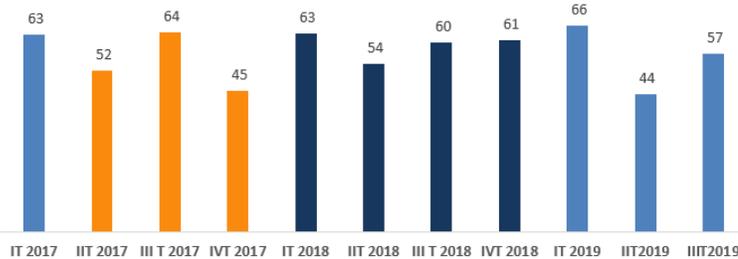
Este servicio cubre con 22 estaciones los 88 kilómetros entre Talcahuano y Laja, con cuatro frecuencias diarias (ida y regreso). Es utilizado principalmente por habitantes de comunidades que no cuentan con alternativas de transporte hacia zonas de mayor desarrollo.

Victoria Temuco
miles de pasajeros por Trimestre



El tren 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.

Santiago - Chillán
miles de pasajeros por Trimestre



EFE considera una inversión de 115 millones de dólares, orientado a cuadruplicar el servicio ferroviario entre Santiago y Chillán, con trenes de alto estándar que disminuirán hasta en 2 horas y cuarenta minutos los tiempos de viaje, de ida y vuelta. Se beneficiarán de estas nuevas inversiones más de 2 millones de personas de Ñuble, Maule, O'Higgins y la Región Metropolitana. Se ha iniciado la licitación internacional para la adquisición de 6 nuevos trenes y de las diversas obras de infraestructura que va a requerir el nuevo servicio.

Talca - Constitución
miles de pasajeros por Trimestre



En el marco del anuncio del programa "Chile sobre Rieles", se anuncia la adquisición de nuevo material rodante para este servicio. 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. Los nuevos buscarriles que operarán el servicio tendrán capacidad para 119 pasajeros, e incluirán baños y portaequipajes.

1.2 Ingresos desde Porteadores Privados

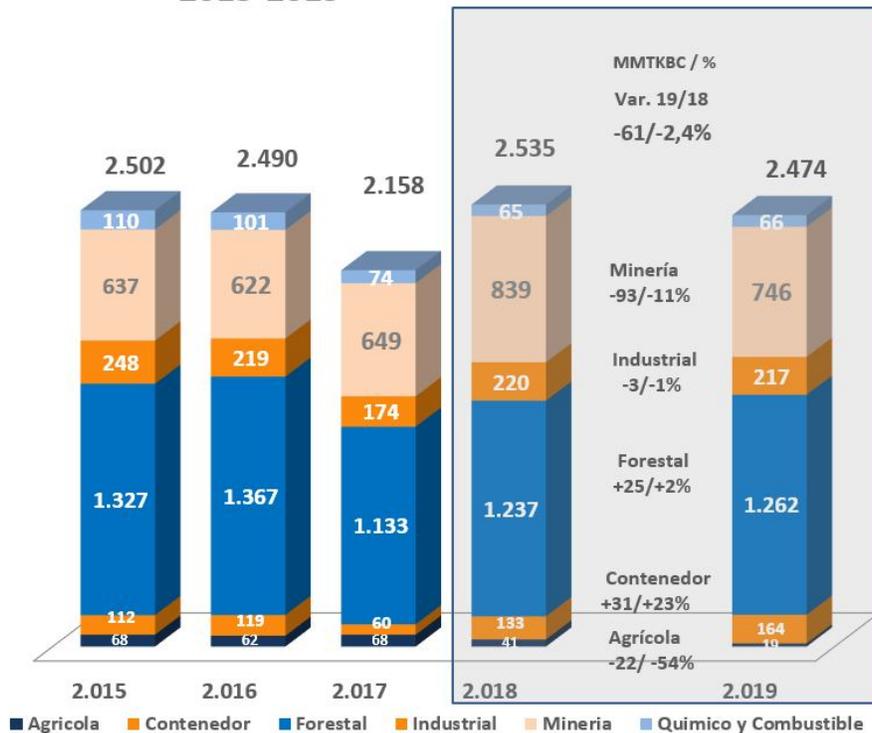
OPERADORES DE CARGA	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2019 M\$	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Variación		MM TKBC ACUMULADOS AL IIIT			
			M\$	%	IIIT 2019 millones	IIIT 2018 millones	Var '19 / '18	Var % '19 / '18
TOTALES	9.252.595	9.176.313	76.282	1%				
PEAJE VARIABLE	4.879.940	4.901.895	(21.956)	0%	2.474	2.535	- 61	-2,4%
Fepasa	3.466.496	3.443.886	22.609	0,7%	1.755	1.777	- 22	-1,2%
Transap	1.413.444	1.458.009	(44.565)	-3,1%	719	758	- 39	-5,1%
VALORES FIJOS	4.372.655	4.274.418	98.237	2,3%				
Fepasa	2.939.097	2.866.289	72.808	2,5%				
Transap	1.433.558	1.408.129	25.429	1,8%				

Cobros Fijos Anuales a Porteadores (UF)	Fepasa	Transap
---	--------	---------

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.

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

Millones de TKBC por Sector Acumulados enero- septiembre 2015-2019

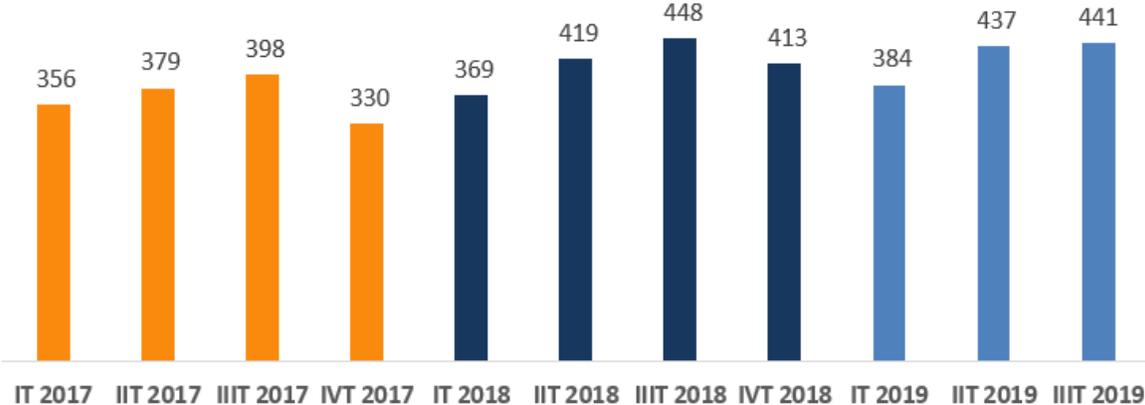


En el sector forestal, la Celulosa representa el 84% de la carga, se agrega el transporte de trozos de madera en un 14% y en menor medida el transporte de Plywood. El crecimiento de 25 millones de TKBC de este sector (+2%), se explica en parte por el transporte de Celulosa y principalmente por transporte de trozos de madera.

Los productos que transporta el sector minería son ácido sulfúrico, cobre metálico y concentrado de cobre, principalmente por Codelco y Anglo American. La baja que se produce de -93 millones de TKBC (-11%), se explica en gran medida por la reducción de las toneladas movilizadas por la división El Teniente de Codelco.

1.2 Detalle anual y trimestral de cargas para principales sectores económicos, en millones de TKBC, 2015-2019

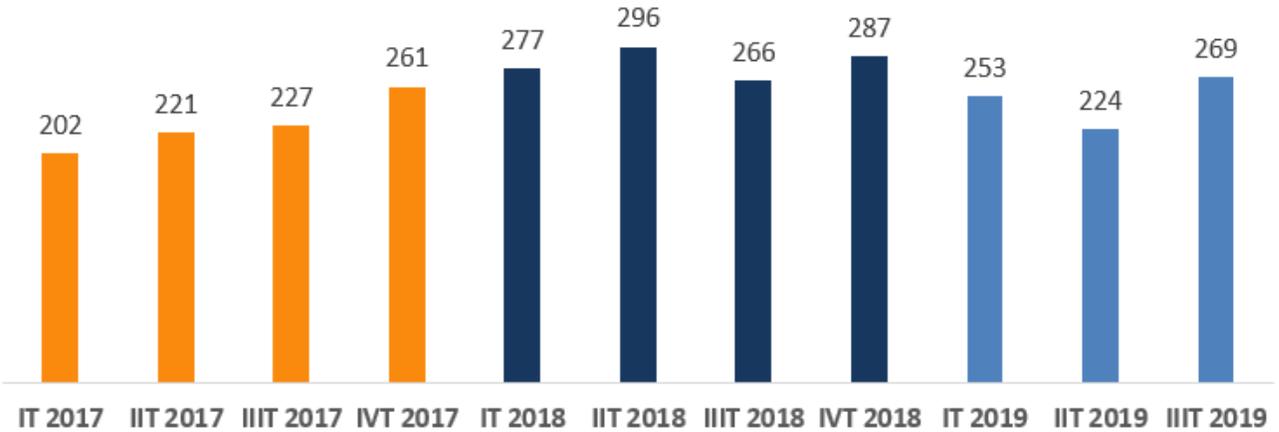
Transporte Sector Forestal
millones de TKBC por Trimestre



FORESTAL
Millones de TKBC
Transportados
Acumulados
periodos de enero - septiembre
2015-2019



Transporte Sector Minería millones de TKBC por Trimestre



MINERIA Millones de TKBC Transportados Acumulados periodos de enero - septiembre 2015-2019



1.3 Ingresos Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2019 M\$	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	6.346.095	6.168.688	177.407	2,9%
Ingresos Inmobiliarios	5.598.154	5.115.973	482.181	9,4%
Arriendos	3.616.947	3.190.933	426.014	13%
Atravesos, Paralelismos y Servidumbres	1.981.207	1.925.040	56.167	3%
Otros Ingresos	747.941	1.052.715	(304.774)	-29,0%

Ingresos Inmobiliarios:

El segmento inmobiliario se deriva de la explotación comercial de terrenos y edificaciones, en la forma de arriendos comerciales y habitacionales. Se reconocen ingresos por atravesos y paralelismos en la vía, como servidumbres temporales y perpetuas.



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 APLICACION DE NIC 20 (En Ingresos Diferidos)	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2019 M\$	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Var.	
			M\$	%
EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	68.205.020	70.368.312	(2.163.292)	-3,1%
a) Por mantenimiento de Infraestructuras, se compensarán con los costos de mantenimiento incurridos y se presentarán en Otros Ingresos de la Operación.	16.635.501	22.039.819	(5.404.318)	-24,5%
b) Transferencias destinadas al pago de intereses de la deuda financiera de la Empresa, compensan gastos financieros.	38.578.495	37.381.126	1.197.369	3,2%
c) Se amortiza el ingreso diferido originado en aportes de inversión rebajando el gasto por depreciación.	12.991.024	10.947.367	2.043.657	18,7%

A partir de los estados financieros terminados en el año 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, a lo anterior se suma la compensación del gasto por depreciación de aquellos activos que han sido construidos con aportes del Estado.

3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2019	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
Total Costos de Venta y Administración	65.960.641	65.706.269	254.372	0%
Personal	25.629.758	24.485.542	1.144.216	5%
Costos de Ventas	34.234.969	32.424.090	1.810.879	6%
Energía y Combustible	4.774.301	4.469.315	304.986	7%
Mantenimiento Material Rodante	6.845.248	6.693.476	151.772	2%
Mantenimiento Infraestructura	6.955.044	7.276.891	(321.847)	-4%
Mantenimiento SEC y Tráfico	6.666.260	7.231.708	(565.448)	-8%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	4.420.451	4.776.252	(355.801)	-7%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios	(145.274)	(2.549.353)	2.404.079	-94%
Servicios de Terceros	4.718.939	4.525.801	193.138	4%
Gastos de Administración	6.095.914	8.796.637	(2.700.723)	-31%
Asesorías y Servicios Externos	854.228	926.382	(72.154)	-8%
Mercadotecnia	208.194	262.859	(54.665)	-26%
Consumos Básicos	1.512.329	1.388.669	123.660	8%
Informática y Comunicaciones	1.282.801	1.513.694	(230.893)	-18%
Seguros	1.921.697	2.129.010	(207.313)	-11%
Gastos Generales	1.032.685	1.510.312	(477.627)	-46%
Reconocimiento ajuste valor inventarios	(1.514.644)	0	(1.514.644)	
Contribuciones y otros gastos	798.624	1.065.711	(267.087)	-33%

Costos de Ventas y Administración (incluidos gastos de personal):

Los costos comparados del Grupo Consolidado de Empresas EFE, se registra en niveles similares a los incurridos en el periodo anterior, con ahorros en prácticamente todas las líneas de gastos.

- Hasta mediados de 2018, se reconoció como inversión un conjunto de desembolsos fijos necesarios para mantener la operación ferroviaria durante el periodo de interrupción de los servicios provistos por Tren Central, interrupción necesaria para dar espacio a la ejecución de las obras del Proyecto Rancagua Express. El registro de esta capitalización de costos se mantuvo operativa hasta el mes de julio de 2018, atendiendo a que los servicios a Rancagua pudieron iniciar su operación en todo horario. En 2019, el valor que acumula esta partida se relaciona con la interrupción parcial de los servicios Corto Laja, relacionada con mejoramientos de la vía.
- En los gastos de administración se ha realizado el reverso de una parte de las provisiones de deterioro constituidas para eventuales diferencias históricas de inventario por materiales obsoletos.

III. RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2019 M\$	AI 30 DE SEPTIEMBRE 2018 M\$	Variación	
			M\$	%
Diferencias de Cambio y UF	(21.707.668)	(23.341.448)	1.633.780	7%
Diferencias de Cambio	81.597	661.132	(579.535)	88%
Resultados por UF	(21.789.265)	(24.002.580)	2.213.315	9%
Otros resultados no operacionales (netos)	1.428.475	1.285.948	142.527	11%

Los reajustes de la deuda financiera de EFE originan los cambios de valor para esta línea de resultados. En abril 2019, se incrementó la deuda financiera en UF3.600.000 con la colación de un bono a 29,5 años bullet, destinado a financiar proyectos del Plan Trienal 2017-2019.

La administración estima que existe una cobertura implícita por la indexación de las deudas de EFE que cubre directamente el Estado, dado que, al vencimiento de los créditos, las deudas son canceladas directamente por el FISCO, no existiendo entonces riesgos cambiarios reales que afecten el patrimonio o los flujos de caja de EFE en el largo plazo.

IV. INDICADORES FINANCIEROS Y DE ACTIVIDAD

1. Liquidez

La cartera de instrumentos financieros y caja de EFE alcanza a MM\$143.621, 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, 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 el 100% de la deuda financiera de EFE tiene garantía del Estado. Según lo contemplado en la Ley de Presupuesto de la Nación para 2019, el Estado, a través de la Tesorería General de la República remitirá a los acreedores financieros los montos correspondientes a las cuotas de capital e intereses que vencen en el año 2019.

3. Rentabilidad

EFE controla su desempeño y gestión mediante un seguimiento al Ebitda, sin incorporar en este cálculo 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 con el Estado a través del Sistema de Empresas Públicas - SEP. 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.

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 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.