

ANÁLISIS RAZONADO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Al 31 de Diciembre 2016



24 Trenes de última generación se adquirieron para los nuevos servicios Santiago- Nos; Santiago – Rancagua y mejora de frecuencias en Metro Valparaíso.

La inversión en trenes y nueva infraestructura ferroviaria, permitirá mejorar la calidad de vida de las personas, reduciendo sus tiempos de viaje, con altos estándares de seguridad, confiabilidad en los horarios, mejor conectividad y más comodidad.

CONTENIDO

I	ANALISIS DE LOS RESULTADOS OPERACIONALES	02
	1. Ingresos por ventas y servicios	
	1.1. Ingresos de Pasajeros	03
	1.2. Ingresos desde Operadores de Carga	08
	1.3. Ingresos Inmobiliarios y Otros	10
	2. Ingresos por Compensación de Subsidios	11
	3. Costos de Venta y gastos de Administración	
	3.1. Costos de Venta	12
	3.2. Costos de Administración	13
I	ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES	14
III	ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	
	A. Estructura del Activo.	15
	1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:	
	2. Deudores Comerciales y otras cuentas:	
	3. Inmovilizado Material	
	B. Estructura del Pasivo y Patrimonio	15
	1. Pasivos Financieros	
	2. Patrimonio	
IV.	INDICADORES FINANCIEROS Y ACTIVIDAD	17
	1. Liquidez	
	2. Endeudamiento	
	3. Rentabilidad	
	4. Factores de Riesgos.	

I. ANALISIS DE RESULTADOS DEL EJERCICIO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 31 DE DICIEMBRE 2016	AI 31 DE DICIEMBRE 2015	Diferencia	Variación
	M\$	M\$	M\$	%
INGRESOS POR VENTAS	40.648.996	37.813.603	2.835.392	7%
Pasajeros	21.451.362	20.476.905	974.457	5%
Operadores de Carga	11.578.656	11.345.239	233.416	2%
Inmobiliarios y otros	7.618.978	5.991.459	1.627.519	27%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)	(69.252.967)	(61.699.509)	(7.553.458)	-12%
EBITDA (antes de compensaciones)	(28.603.971)	(23.885.906)	(4.718.066)	-20%
Ingresos por Compensación	22.732.571	22.412.289	320.282	1%
Depreciación y amortización	(22.323.395)	(23.083.467)	760.072	3%
RESULTADO OPERACIONAL	(28.194.795)	(24.557.084)	(3.637.712)	-15%
Reajustes deuda en USD	1.835.486	(4.695.666)	6.531.152	139%
Reajustes deuda en UF	(31.981.165)	(39.888.996)	7.907.831	20%
Otros Resultados no Operacionales	(1.460.707)	(1.332.951)	(127.755)	-10%
PÉRDIDA NETA	(59.801.181)	(70.474.697)	10.673.516	15%

La **pérdida neta** acumulada por MM\$59.801 se explica principalmente por el gasto de depreciación de los activos inmovilizados y por las variaciones en la unidad de fomento y el tipos de cambio USD sobre los pasivos financieros que registra contablemente EFE. La deuda contable que registra el Balance, tiene una cobertura implícita del 100%, por ser finalmente el Estado quien directamente y al vencimiento sirve cada uno de los pagos.

Ingresos por ventas: Los ingresos por ventas aumentan un 7% respecto al año anterior, principalmente producto de mayores ingresos por venta de pasajes e ingresos inmobiliarios. Los ingresos de pasajeros presentan una mejora del 5%, lo que se origina por la entrada en operación, a partir del 29 de febrero de 2016 de la extensión a Coronel del servicio Biotren. El conjunto de servicios provistos por la Filial de Pasajeros Fesub, entre ellos el Biotren, movilizó 4,2 millones de pasajeros

Costos de venta y administración: La estructura de costos del grupo EFE, es mayormente fija e indexada, según sus contratos de mantenimiento de infraestructuras, en el valor de la unidad de fomento lo que se suma a un aumento en costos directos derivados de la ampliación de contratos, especialmente Guardias, sistemas eléctricos y mantención de vías y de material rodante.

El EBITDA, previo al registro de los aportes para mantención de infraestructura que contempla la Ley de Presupuesto del País, fue de -MM\$28.604, con un deterioro del 20% en comparación Al ejercicio 2015.

1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1 Ingresos de Pasajeros

FILIAL	Servicio	Al 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados	
				M\$	Var '16 / '15	2016 Miles	Var '16 / '15
	TOTALES	21.451.362	20.476.905	974.457	5%	24.559	6%
Tren Central -14%; -MM\$601	Santiago - Chillán	2.335.564	2.263.884	71.680	3%	214	-6%
	Talca - Constitución	530.223	398.731	131.493	33%	61	-2%
	Santiago - San Fernando	477.796	1.339.064	(861.268)	-64%	389	-64%
	Trenes Turísticos	329.360	271.962	57.398	21%		
Metro Valparaiso +3%; +MM\$342	Merval	13.492.740	13.151.018	341.722	3%	19.664	2%
Fesur +40%; +MM\$1.233	Corto Laja	2.392.110	2.145.798	246.311	11%	594	-3%
	Biotrén	1.544.372	626.111	918.261	147%	3.181	117%
	Victoria - Temuco	349.197	280.337	68.860	25%	456	-9%

Los ingresos de pasajeros del año 2016, muestran un aumento de MM\$974 en comparación al año anterior, el principal servicio de pasajeros que presenta aumentos corresponde a Biotren, debido a que desde el 29 de febrero de 2016, une a través del tren a Coronel con otras 6 comunas del Gran Concepción: Talcahuano, Hualpén, Concepción, San Pedro, Chiguayante y Hualqui.

La Filial Tren Central muestra una reducción de servicios Santiago – San Fernando, debido a la menor disponibilidad de vías por las obras de construcción del Proyecto Rancagua Express.

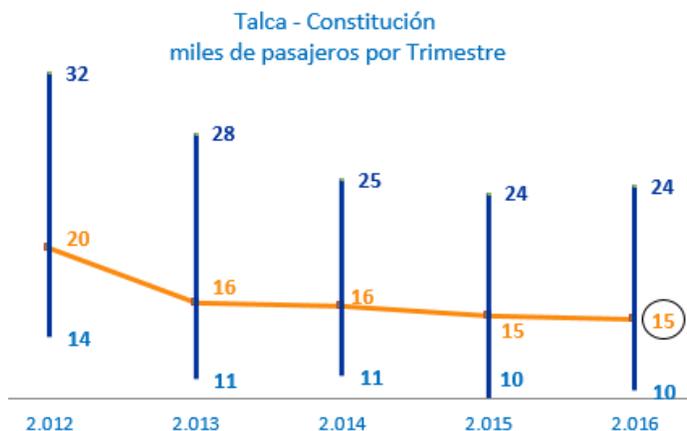
El proyecto de extensión del Biotren hasta la ciudad de Coronel, tuvo un costo de MUS\$ 76,8 y generó más de 5.000 plazas de trabajo. Su ejecución se extendió por 16 meses y se construyeron 40 kilómetros de vía electrificada, 6 paraderos (uno en San Pedro y 5 en Coronel) y una estación intermodal.

Además se sumaron 4 trenes climatizados a la flota, tipo UT 440 con capacidad para 600 personas.



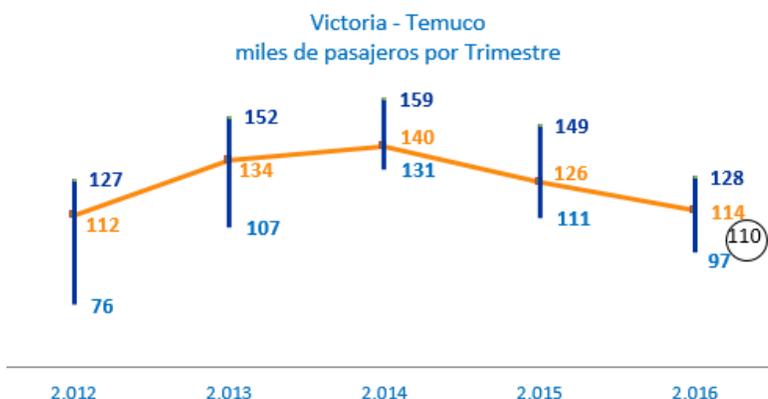
1.1 Pasajeros por servicio, detalle por trimestres 2012 - 2016

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

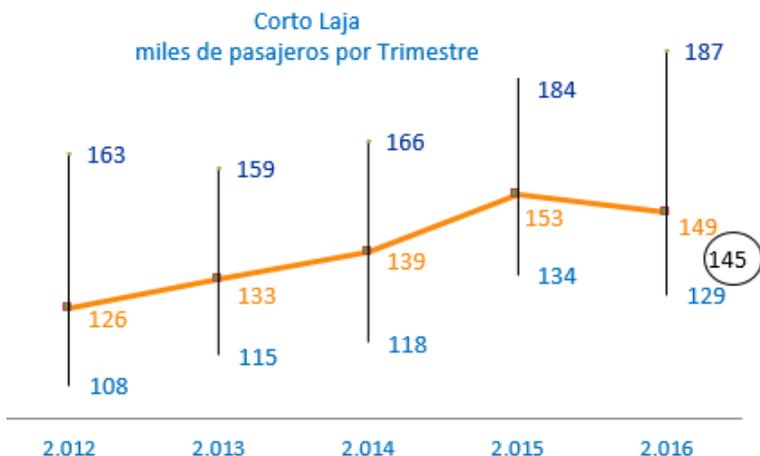


Los residentes de la zona poseen una tarjeta que les da prioridad de atención y desde 2007 toda la infraestructura del ramal fue declarada Monumento Histórico.

Durante el año 2016 se han movilizado 15 mil pasajeros por trimestre, cifra similar a al año previo. 60.801 pasajeros utilizaron este servicio durante el año 2016.



Con el inicio del año escolar, se suma el traslado diario de aproximadamente 800 alumnos del Liceo Claret de Temuco, desde y hacia su Campus Norte, ubicado a 11 kilómetros de la ciudad. El tramo Victoria – Temuco, con sus tres servicios diarios (ida y regreso), resulta fundamental para los habitantes de localidades como Perquenco, Quillén, Púa y Piñalel, cumpliendo el tren un importante rol social. En promedio, movilizó durante cada trimestre 114 mil pasajeros. 456 mil pasajeros en el año 2016.



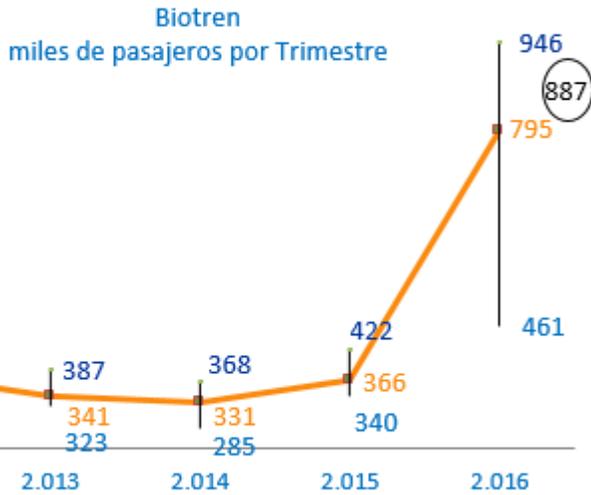
Este servicio cubre con 22 estaciones los 88 kilómetros entre Talcahuano y Laja, con cuatro frecuencias diarias (ida y regreso). Es utilizado principalmente por habitantes de comunidades que no cuentan con alternativas de transporte hacia zonas de mayor desarrollo. El Corto Laja transportó en promedio 149 pasajeros por trimestre. 594 mil pasajeros durante el año.



La disminución en el número de pasajeros promedio transportados en los periodos trimestrales respecto de años anteriores, es producto de los daños dejados por las marejadas en las costas de Valparaíso ocurridas a principios de agosto de 2015 y por otras incidencias que afectaron la capacidad de la filial Metro Valparaíso para otorgar normalmente sus servicios. La recuperación de las vías, el reemplazo de la Sala Técnica y la incorporación de 8 nuevos trenes de última generación, permitirá reponer paulatinamente los niveles de frecuencia y de pasajeros de los servicios. El año 2016 se recupera parcialmente el volumen de pasajeros respecto al año anterior, no obstante, esta recuperación ha resultado más lenta de lo programado debido a una nueva incidencia de la naturaleza ocurrida en el último trimestre del año, al caer un rayo y quemar totalmente una subestación eléctrica que alimenta el servicio de trenes provisto por la Filial Metro Valparaíso.

Merval
miles de pasajeros por Trimestre





Fotografía de la Nueva Estación Intermodal Coronel



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

El Biotren movilizará cinco millones de pasajeros anuales.

La extensión del Servicio Biotrén a Coronel, desde la Estación Lomas Coloradas, operativa desde el 29 de febrero de 2016, une a través del tren, a Coronel con otras 6 comunas del Gran Concepción: Talcahuano, Hualpén, Concepción, San Pedro, Chiguayante y Hualqui.

El proyecto tuvo un costo de MUS\$ 76,8 y generó más de 5.000 plazas de trabajo. Su ejecución se extendió por 16 meses y se construyeron 40 kilómetros de vía electrificada, 6 paraderos (uno en San Pedro y 5 en Coronel) y una estación intermodal.

Además se sumaron 4 trenes climatizados a la flota, tipo UT 440 con capacidad para 600 personas.



Servicios Santiago-San Fernando-Chillán:

A partir de 2013, la construcción del proyecto Rancagua Express disminuyó -en rango de los valores estimados- la disponibilidad de vías para los servicios de pasajeros del tramo Santiago – Nos - Rancagua – Chillán. A pocos meses de la puesta en marcha de los nuevos servicios expresos, contempladas para ser iniciadas en marzo de 2017, el avance de los trabajos mantiene una significativa reducción en la oferta de servicios del tramo Santiago-Chillán.



Dos nuevos servicios a Nos y Rancagua, permitirán disminuir en una hora promedio por día los tiempos de traslado de los usuarios.

Para ello se encuentran en construcción dos nuevas vías hasta Nos, nuevas estaciones y desnivelación de cruces e instalación de pasarelas peatonales para un mayor estándar de seguridad, entre otras obras.

El proyecto incorpora una flota de 16 trenes nuevos, de última tecnología (los más modernos que operarán en Latinoamérica), y que reducen en un 75% la emisión de ruidos y en un 25% el consumo de energía.

Se contará con un servicio entre Santiago y Nos cada 4 minutos en horario punta y cada 8 minutos en horario normal, en un recorrido que unirá el sur de Santiago con la Estación Central en tan sólo 17 minutos. Asimismo, el servicio entre Santiago y Rancagua será de 50 minutos, con trenes cada 15 minutos en horario punta y cada 30 minutos en horario normal.

La operación de ambos servicios se ha visto retrasada respecto de su programa de inicio a la operación comercial para el primer trimestre de 2017. En régimen, ambos proyectos estiman transportar 24 millones de pasajeros por año.



1.2 Ingresos desde Operadores de Carga

OPERADORES DE CARGA	Al 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	Variación		MM TKBC	
			M\$	%	2016	Var '16 / '15
TOTALES	11.578.656	11.345.239	233.416	2,1%		
PEAJE VARIABLE	6.105.955	6.032.860	73.094	1,2%	3.247	-3%
Fepasa	4.434.083	4.442.547	(8.464)	-0,2%	2.302	-5%
Transap	1.671.872	1.590.313	81.559	5,1%	945	4%
CANON + PEAJE FIJO+PATIOS	5.472.701	5.312.379	160.322	3,0%		
Fepasa	3.671.326	3.617.195	54.131	1,5%		
Transap	1.801.375	1.695.184	106.191	6,3%		

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.

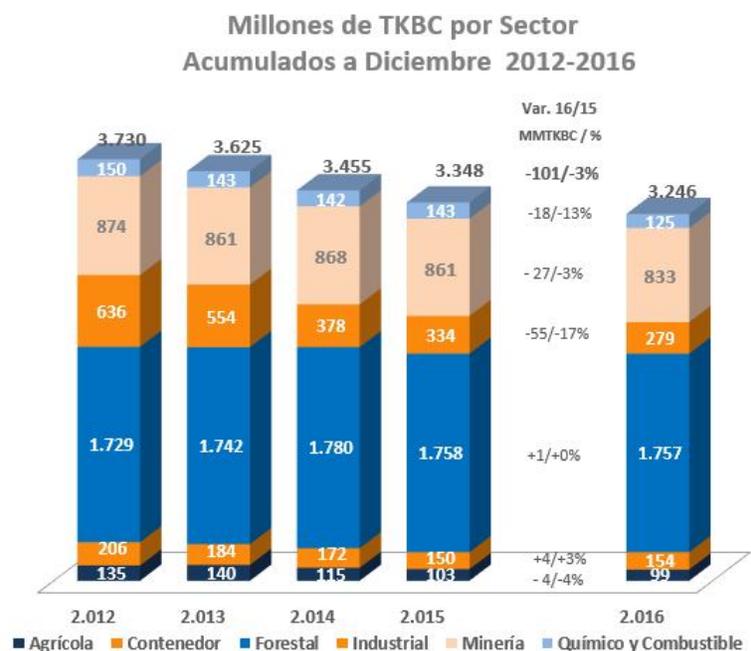
Desarrollo de la carga: Entre sus iniciativas estratégicas, EFE ha contemplado contar, en el más breve plazo, con un conjunto de acciones orientadas a aumentar los niveles de transporte de carga en el largo plazo. Para ello, procurará ejecutar nuevas inversiones orientadas a crear una situación favorable en materia de infraestructura de vías y de puentes, mejorando aspectos operacionales como la velocidad de circulación y toneladas por eje. Además estudia iniciativas relacionadas con habilitación de vías de conexión en gran escala con los puertos.

Accidente Puente Tolten: Durante la tarde del día 18 de agosto, en la comuna de Pitrufquén, Región de La Araucanía, se informó del colapso de tres pilares en el costado sur del puente Tolten. Producto de esta situación, un tren con 50 vagones de la empresa FEPASA, sufrió un accidente, precipitándose algunos vagones al cauce del río.

Los volúmenes de carga y TKBC que cruzaban a través del puente Tolten, equivalen a unos 863 millones de TKBC anuales, lo que representa un 25% de los volúmenes de carga anual que movilizan las empresas porteadoras.

El impacto económico se estimó inicialmente en unos MM\$130 millones mes, por lo que la empresa buscó alternativas de operación mediante una estación intermedia de transferencias de carga en la ciudad de Temuco, con ello se minimizaron significativamente los efectos económicos negativos en tanto se restituye el puente dañado. Se proyecta que las obras de reposición concluirán durante el año 2018 y los desembolsos asociados en un monto cercano a los USD 19 millones.

Cobros Fijos Anuales a Porteadores año 2016 (UF)	MMTKBC / %	
	Fepasa	Transap
Canon	40.224	40.000
Peaje Fijo	96.751	26.637
Líneas Clase 1 (LC1)	80.448	22.500
Líneas Clase 2 (LC2)*	16.303	4.137
Mantenimiento Patios	5.160	1.764
Totales anuales UF	142.135	68.401



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

Millones de TKBC anuales por sector a Diciembre 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016	var. 16/15	
						MMTKBC	%
FEPASA	2.908	2.774	2.536	2.436	2.302	- 114	-5%
Agrícola	135	140	115	103	99	- 4	-4%
Contenedor	206	183	125	123	123	0	0%
Forestal	1.248	1.239	1.256	1.216	1.202	- 14	-1%
Industrial	636	554	378	334	279	- 55	-17%
Minería	572	556	564	561	520	- 41	-7%
Químico y Combustible	111	103	98	99	79	- 20	-20%

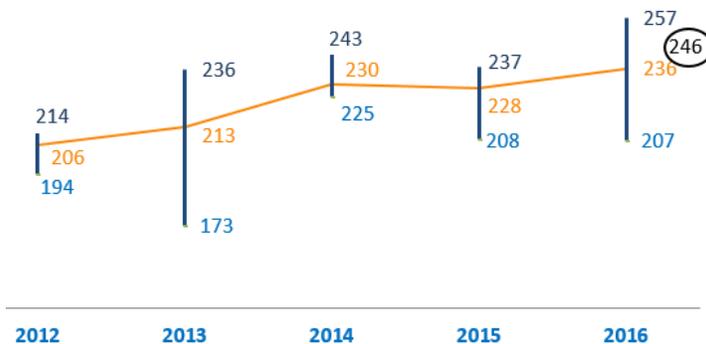
Millones de TKBC anuales por sector a Diciembre 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016	var. 16/15	
						MMTKBC	%
TRANSAP	822	851	919	912	945	33	4%
Contenedor	-	2	48	26	31	4	17%
Forestal	481	503	524	542	554	13	2%
Minería	302	306	304	300	314	14	5%
Químico y Combustible	39	40	44	44	46	2	4%

FEPASA
Millones de TKBC por Trimestre



TRANSAP
Millones de TKBC por Trimestre



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

1.3 Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	Variación	
			M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	7.618.978	5.991.459	1.627.519	27%
Ingresos Inmobiliarios	6.372.408	5.057.796	1.314.612	26%
Arriendos	3.804.971	3.226.056	578.915	18%
Paseo Estación	453.620	436.786	16.834	4%
Arriendos	3.351.351	2.789.270	562.081	20%
Atravesos y Paralelismos	2.567.437	1.831.740	735.697	40%
Otros Ingresos	1.246.570	933.663	312.907	34%



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	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	Var.	
			M\$	%
EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	69.274.235	67.745.224	1.529.011	2%
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.	22.732.571	22.412.289	320.282	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).	46.541.664	45.332.935	1.208.729	3%

3. COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN

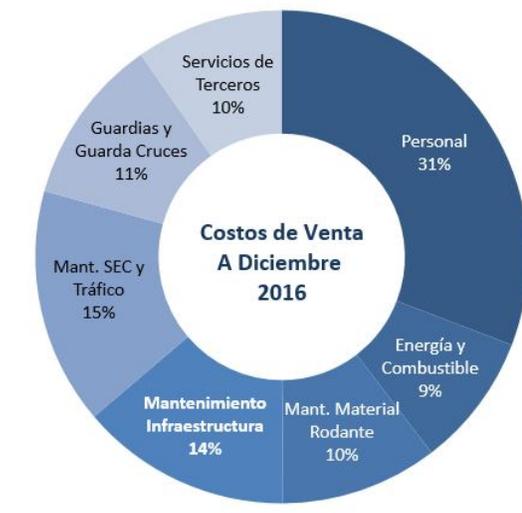
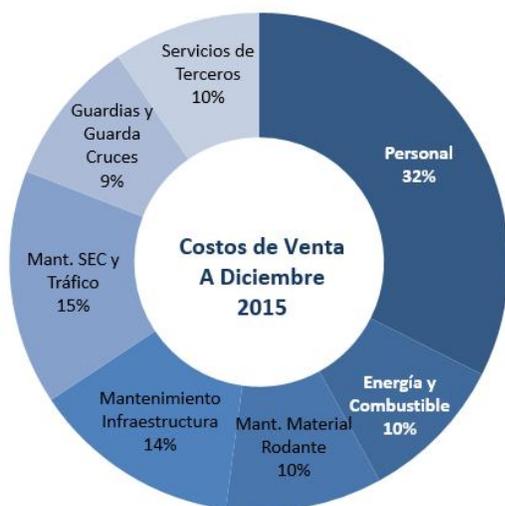
3.1 Costos de Venta

En la tabla siguiente se presentan los costos de venta, netos de depreciación:

COSTOS DE VENTA	Al 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	Variación	
			M\$	%
Costos de Ventas	48.664.367	43.750.139	4.914.228	11%
Personal	17.007.632	15.970.199	1.037.433	6%
Energía y Combustible	4.848.268	4.702.585	145.683	3%
Mantenimiento Material Rodante	5.698.225	4.999.509	698.716	14%
Mantenimiento Infraestructura	7.651.968	6.662.918	989.050	15%
Mantenimiento SEC y Tráfico	8.571.898	7.509.368	1.062.530	14%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	6.075.365	4.681.574	1.393.791	30%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(6.536.849)	(5.484.102)	(1.052.747)	19%
Servicios de Terceros	5.347.860	4.708.088	639.772	14%

Se reconoce como inversión del ejercicio, un conjunto de desembolsos fijos fundamentales para mantener la operación ferroviaria durante el periodo de interrupción de los servicios provistos por Tren Central, necesarios para dar espacio a la ejecución de las obras del Proyecto Rancagua Express. Esta capitalización de gastos se suspenderá a partir del segundo trimestre del año 2017, una vez restituido los servicios del tramo Alameda – Chillán.

Parte importante de los costos de ventas se basan en contratos que se indexan por el valor de la unidad de fomento. Adicionalmente, se produce un crecimiento de los gastos de mantenimiento de vías de la zona centro-sur del país (CPIF Centro) derivado de una modificación de contrato efectuada en la segunda mitad de 2015 y mayores costos derivados de restitución de cables de cobre robados desde el sistema de catenarias de la empresa, en los costos de mantención SEC y Tráfico. Los mayores costos en Guardias y Guardacruces tuvieron su origen en los cambios legales introducidos a la jornada laboral.



3.2 Gastos de Administración

En la tabla siguiente se presentan los costos de administración, netos de depreciación:

GASTOS DE ADMINISTRACION	AI 31 DE DICIEMBRE 2016	AI 31 DE DICIEMBRE 2015	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
Gastos de Administración	20.588.601	17.949.370	2.639.231	15%
Personal	10.251.859	9.001.957	1.249.902	14%
Asesorías y Servicios Externos	1.338.204	1.551.420	(213.216)	-16%
Mercadotecnia	333.429	401.624	(68.195)	-20%
Consumos Básicos	1.518.725	1.268.684	250.041	16%
Informática y Comunicaciones	1.661.160	1.481.986	179.174	11%
Fletes y Seguros	2.144.153	1.980.361	163.792	8%
Gastos Generales	1.988.022	1.152.033	835.989	42%
Contribuciones y otros gastos	1.353.049	1.111.305	241.744	18%

En gastos generales, durante el año 2015, se registró un ajuste positivo de provisiones de deterioro de materiales, ajuste que se confirma con la realización de un inventario físico de algunos Almacenes y centros de acopio de materiales.



II. ANALISIS DE RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	Variación	
			M\$	%
Diferencias de Cambio y UF	(30.145.679)	(44.584.662)	14.438.983	32%
Diferencias de Cambio	1.835.486	(4.695.666)	6.531.152	139%
Resultados por UF	(31.981.165)	(39.888.996)	7.907.831	20%
Otros resultados no operacionales (netos)	(1.460.707)	(1.332.951)	(127.755)	10%

Las variaciones originadas por el crecimiento de un 2,8% en el valor de la UF y una disminución del 5,7% en el valor del tipo de cambio USD, aplicados al stock de deuda financiera generó *pérdidas "contables"* de MM\$30.145.

La administración estima que existe una cobertura implícita por la indexación de las deudas de EFE que cubre directamente el Estado, debido que al vencimiento de los créditos, las deudas son canceladas directamente por el Fisco, no existiendo riesgos cambiarios reales en el patrimonio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en el mediano y largo plazo.

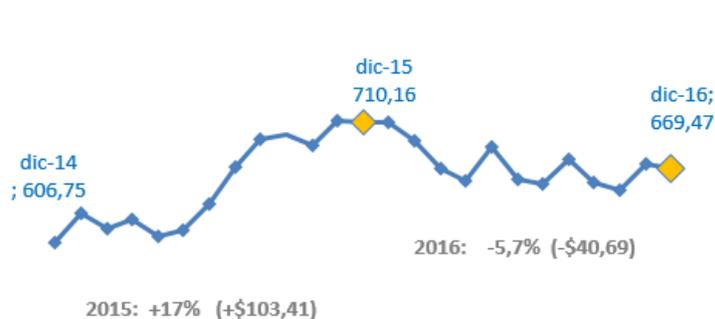
El actual nivel de deuda en USD asciende a aproximadamente USD 36 millones, por lo que la variación de \$1 en su valor, genera MM\$36 de utilidad contable si su cotización disminuye o de pérdida si su valor, si aumenta.

En relación a la variación de la Unidad de Fomento, en endeudamiento financiero es cercano a los UF 43 millones, UF 3 millones no están afectas a pérdidas o ganancias con impacto en resultados.

Evolución del Valor de la UF de cierre



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



III. ESTADOS DE SITUACION FINANCIERA

Estados Resumidos de Situación Financiera	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	Variación	
			M\$	%
ACTIVOS	1.510.830.194	1.506.914.512	3.915.682	0%
1- Efectivo, efectivo equivalente y otros activos fin	58.827.500	105.651.159	(46.823.659)	-44%
2- Aportes por recibir del Estado	206.824.921	249.724.158	(42.899.237)	-17%
3- Propiedad, Planta y Equipos	1.214.125.303	1.112.786.130	101.339.173	9%
4- Inversiones en Empresas Relacionadas	14.028.775	14.141.286	(112.511)	-1%
5- Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	12.980.597	19.062.337	(6.081.740)	-32%
6- Otros activos	4.043.098	5.549.442	(1.506.344)	-27%

Estados Resumidos de Situación Financiera	AI 31 DE DICIEMBRE 2016 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2015 M\$	Variación	
			M\$	%
PASIVOS	1.510.830.194	1.506.914.512	3.915.682	0%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.698.075.073	1.646.613.591	51.461.482	3%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.149.738.802	1.146.628.733	3.110.069	0%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	488.787.634	427.384.234	61.403.400	14%
Cuentas por Pagar	28.866.470	41.943.359	(13.076.889)	-31%
Otros pasivos	29.030.992	30.657.265	(1.626.273)	-5%
Patrimonio	(187.244.879)	(139.699.079)	(47.545.800)	34%
Capital y Reservas	1.521.418.508	1.509.163.110	12.255.398	1%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.708.663.404)	(1.648.862.222)	(59.801.182)	4%
Interés Minoritario	17	33	(16)	-48%

1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:

Los recursos de efectivo, equivalentes de efectivo y otros activos financieros están compuestos principalmente por inversiones financieras que por medio de un contrato, son administradas por el Banco Estado y Santander Asset Management, atendiendo las "Política de Inversiones Financieras" vigente y la definición de las "Estrategias de Inversión" de EFE.

Según instruye el oficio Nro. 36 del Ministerio de Hacienda y su Política Interna de Inversiones, la Empresa sólo puede invertir en Depósitos a Plazo, Fondos Mutuos de renta fija y Pactos. Los recursos líquidos disponibles al cierre, se destinarán principalmente a proyectos de inversión enmarcados en los planes trienales de desarrollo vigente.

2. Aportes por Recibir del Estado (Ley de Presupuestos y Convenios con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).

Al 31 de diciembre de 2016, el Balance refleja los compromisos del Estado fijados en la Ley de Presupuesto para el año 2017, neto de las transferencias fiscales efectivas o aplicaciones en el caso de las deudas que cubre directamente el Estado.

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

La Empresa realiza sus análisis de inversión en base a una metodología específica de evaluación socioeconómica de proyectos de transporte ferroviario, emitida por el Ministerio de Desarrollo Social y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Esta metodología es una guía que permite evaluar y tomar decisiones estratégicas en relación al sistema de transporte para el país.

El desarrollo de la infraestructura de EFE, se explicita en un Plan Trienal de Inversiones que se aprueba mediante un decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A la fecha se encuentra en ejecución el plan trienal 2014 y 2016.

Deuda Financiera

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

En ese sentido, las gestiones se han materializado mediante el prepago de deudas en USD y su refinanciamiento a través de emisiones de bonos en UF a tasas significativamente inferiores a los créditos prepagados.

En el año 2014, se contrataron créditos para el financiamiento de proyectos relacionados con aumento de frecuencias, compra de trenes y extensión de los servicios de pasajeros hasta la ciudad de Coronel.

En junio 2015, se materializó la colocación de un bono de largo plazo a 29,5 años, con una tasa efectiva de colocación de 2,98%, con el objetivo de financiar obras del proyecto Rancagua Xpress.

V. INDICADORES FINANCIEROS Y DE ACTIVIDAD

1. Liquidez

La cartera de instrumentos financieros y caja de EFE alcanza a MM\$46.75, lo que permite cubrir los compromisos de inversión de corto plazo y garantiza el cumplimiento oportuno y completo de todas las obligaciones con los trabajadores y proveedores de la Empresa.

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

2. Endeudamiento

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

- En el año 2015 se colocó una emisión de bonos locales, Serie AB por UF 3.000.000, con plazo de 29,5 años y a una tasa de colocación efectiva de 2,98% anual. La colocación ha tenido por objeto el financiamiento del Proyecto Rancagua Express y cuenta con Garantía del Estado.
- Según lo contemplado en la Ley de Presupuesto de la Nación para el año 2015 y 2016, 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 el ejercicio.

3. Rentabilidad

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

4. Diferencias entre el valor libros y valores de mercado

Al 1 de enero de 2010, producto de la migración desde las normas contables locales al estándar IFRS, la empresa y sus filiales efectuaron una tasación independiente a sus principales activos inmobiliarios, de operación y material rodante. Las diferencias fueron registradas contablemente.

ANÁLISIS DE RIESGOS

5. Factores de Riesgos

Las catástrofes naturales y la acción de terceros, son factores de riesgos muy relevantes, lo cual afecta la infraestructura que permite el normal funcionamiento de los servicios de transporte de pasajeros y de carga, afectando consecuentemente los ingresos de la matriz y empresas filiales. En este sentido, la empresa cuenta con una política de seguros orientada a cubrir parte de este riesgo, principalmente los asociados a daños en la infraestructura.

No existen riesgos no controlados en el ámbito financiero por las posiciones pasivas en moneda extranjera y en UF, debido a que el Estado de Chile, cubre directamente esas obligaciones de la Empresa, tal como ha sido ratificado en sucesivos oficios de la Dirección de Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

Aproximadamente un 10% de los Costos de Venta (antes de depreciación), lo componen los gastos de energía eléctrica utilizados para movilizar los trenes de pasajeros, si bien existen contratos que fijan precios por ciertos periodos de tiempo, el precio general de la energía está dado por variables exógenas que EFE no puede controlar.

