



EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y FILIALES



**Análisis Razonado de los Estados Financieros
al 31 de diciembre 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 31 DE DICIEMBRE 2018 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
ACTIVOS	1.627.542.539	1.626.319.112	1.223.427	0%
Efectivo, equivalente y otros activos financieros	75.079.751	123.779.372	(48.699.621)	-39%
Aportes por recibir del Estado	209.554.583	213.156.592	(3.602.009)	-2%
Propiedad, Planta y Equipos	1.309.868.387	1.258.331.112	51.537.275	4%
Inversiones en Empresas Relacionadas	14.772.393	14.262.160	510.233	4%
Deudores comerciales y cuentas por cobrar	12.761.916	11.544.855	1.217.061	11%
Otros activos	5.505.509	5.245.021	260.488	5%
PASIVOS	1.627.542.539	1.626.319.112	1.223.427	0%
Pasivos Corrientes y no Corrientes	1.908.578.793	1.859.092.363	49.486.430	3%
Crédito Bancario, Proveedores y Bonos	1.267.695.943	1.245.900.164	21.795.779	2%
Ingresos Diferidos por aplicación de NIC 20	548.921.358	541.160.643	7.760.715	1%
Cuentas por Pagar	52.325.849	35.954.280	16.371.569	46%
Otros pasivos	39.635.643	36.077.276	3.558.367	10%
Patrimonio	(281.036.254)	(232.773.251)	(48.263.003)	21%
Capital y Reservas	1.532.090.709	1.527.704.603	4.386.106	0%
Ganancias (pérdidas) acumuladas	(1.813.126.980)	(1.760.477.871)	(52.649.109)	3%
Interés Minoritario	17	17	0	0%

1. Efectivo, equivalente y otros activos financieros:

Los recursos de efectivo y otros activos financieros corresponden a inversiones cuya administración está mandatada al Banco Estado y a Santander Asset Management. Según instruye el oficio Nro. 36 del Ministerio de Hacienda y su política interna de Inversiones, EFE sólo puede invertir en Depósitos a Plazo, Fondos Mutuos de renta fija y Pactos. Estos activos financieros serán utilizados principalmente en proyectos de inversión y serán utilizados en el corto plazo.

2. Aportes por Recibir del Estado

Se reflejan en este grupo los compromisos del Estado que contempla la **Ley de Presupuesto 2019**, por MM\$138.425.

A través de la Ley Espejo se aprobaron fondos para el desarrollo de proyectos regionales que permiten cubrir las cuotas (20 en total), de los créditos por la adquisición de 8 trenes para Metro Valparaíso, 4 trenes para Tren Central y la extensión hasta Coronel (en la octava región) de los servicios del BioTren.

Aportes por recibir del Estado	M\$
Ley Presupuesto	138.424.986
Fondos para Indemnizaciones	21.273
Aporte Mantenimiento Infraestructura	27.704.913
Mantenimiento y rehabilitación Arica a La Paz	2.163.000
Servicio de la Deuda	5.880.176
Intereses de la Deuda	51.454.712
Aportes Planes Trienales	51.200.912
Ley Espejo (Automotores y Ext. Coronel)	71.129.597
Total	209.554.583

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. Con fecha 26 de septiembre de 2017, quedó totalmente tramitado el nuevo **Plan Trienal 2017-2019, por un total 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) Bio Tren, 7 trenes; (ii) Corto Laja, 3 trenes; (iii) Victoria-Temuco, 3 trenes. Esta licitación fue adjudicada al consorcio CRRC SIFANG – TEMOINSA CHILE.

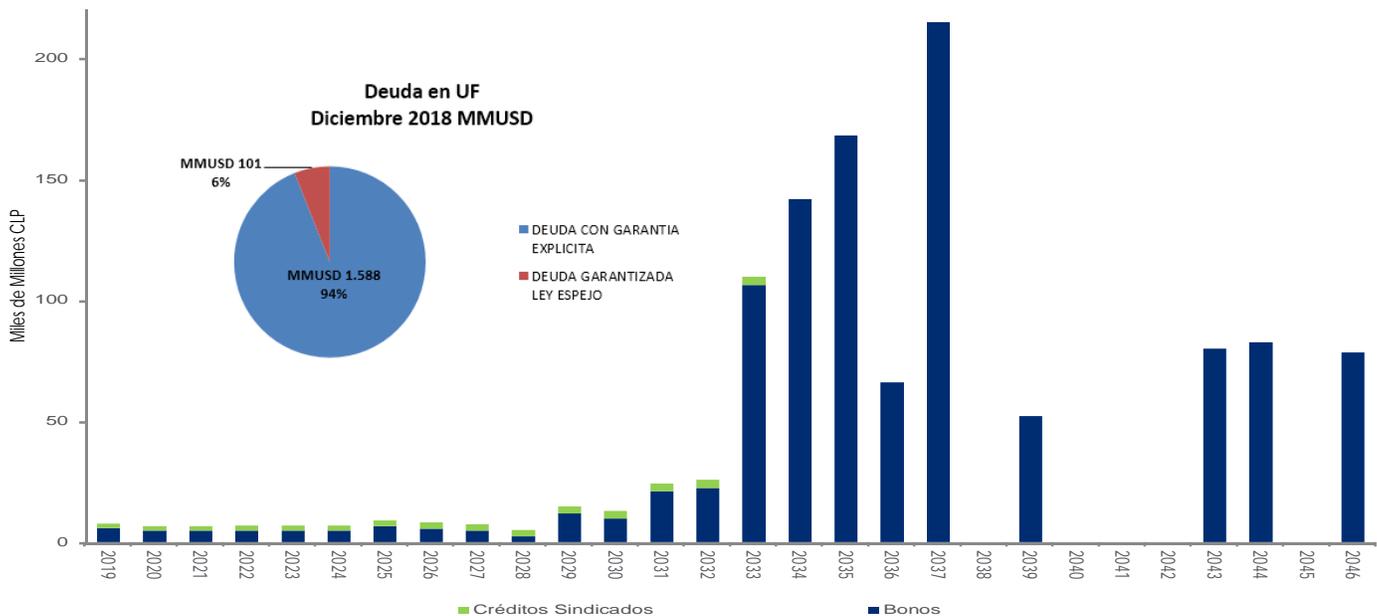
4. Deuda Financiera

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 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.

Perfil de la Deuda Financiera MMM\$1.689

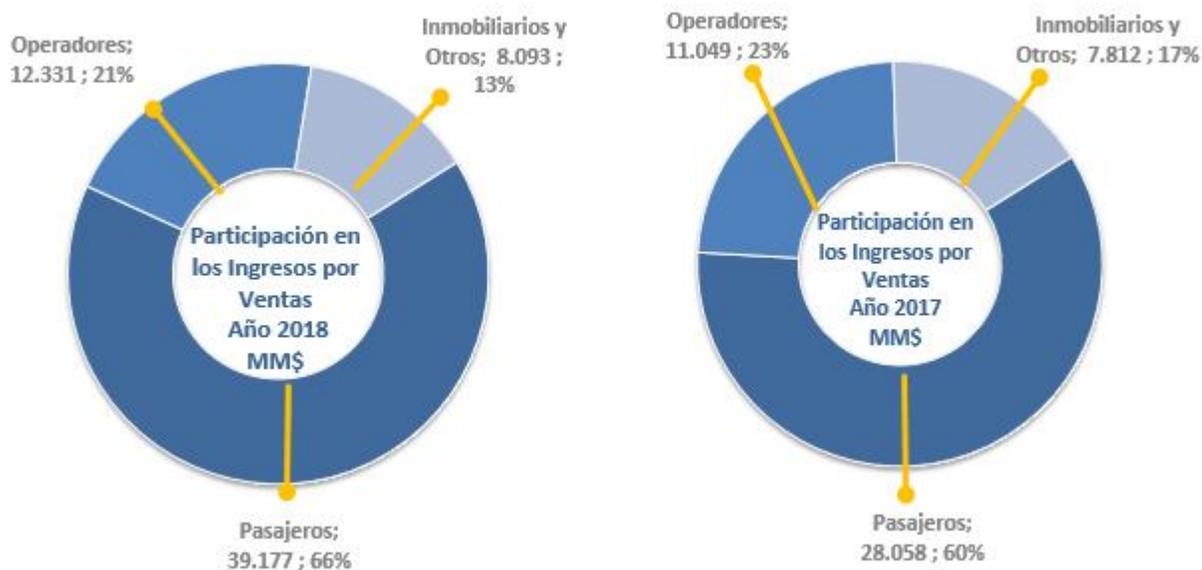


II. ANALISIS DE LOS RESULTADOS DEL PERIODO

ESTADO DE RESULTADOS POR FUNCION	AI 31 DE DICIEMBRE 2018	AI 31 DE DICIEMBRE 2017	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
INGRESOS POR VENTAS	59.600.403	46.918.107	12.682.296	27%
Pasajeros	39.176.871	28.057.883	11.118.988	40%
Operadores de Carga	12.330.902	11.048.693	1.282.209	12%
Inmobiliarios y otros	8.092.630	7.811.531	281.099	4%
COSTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION (antes de Depreciación)	(89.778.094)	(83.513.751)	(6.264.343)	8%
EBITDA (antes de compensaciones)	(30.177.691)	(36.595.644)	6.417.953	-18%
Transferencias para Mant. Infraestructura	28.787.855	23.910.122	4.877.733	20%
Depreciación y amortización	(20.843.889)	(20.952.576)	108.687	-1%
PÉRDIDA OPERACIONAL	(22.233.725)	(33.638.098)	11.404.373	-34%
Reajustes deuda en USD	710.792	816.591	(105.799)	-13%
Reajustes deuda en UF	(31.438.138)	(18.809.282)	(12.628.856)	67%
Otros Resultados no Operacionales	311.962	(183.686)	495.648	-270%
PÉRDIDA NETA	(52.649.109)	(51.814.475)	(834.634)	2%

Los ingresos de pasajeros muestran, respecto al ejercicio 2017, un aumento de MM\$11.119 (+40%). Los nuevos servicios Metrotren Nos y Metrotren Rancagua, iniciados paulatinamente en el primer trimestre de 2017 por la Filial Tren Central, explican el 68% del crecimiento total de este segmento. Metro Valparaíso aumentó sus ingresos en un 18%, como efecto combinado de un reajuste de tarifas y un aumento en los pasajeros transportados del 6%.

Los ingresos generados por el uso de infraestructura ferroviaria del Grupo EFE por parte de los portadores privados Fepasa y Transap, registran un aumento del 12%. Aumentos relevantes se observaron en Minería (+24%), Forestal (+13%) y Contenedores (150%). Los principales productos que han aumentado en cada sector son Concentrado de Cobre en el sector Minero, Celulosa en sector forestal y contenedores cargados con destino Barrancas y contenedores vacíos hacia los puertos de la octava región.



Los Costos de Venta y de administración presentan un crecimiento del 8%, el que se produce principalmente por mayores desembolsos en los costos de mantención de material rodante y de energía eléctrica, como resultado del crecimiento de actividad en el segmento servicios de pasajeros. Se presenta una reducción en los gastos de guardacruzas debido al inicio y los avances del proyecto automatización de guardacruces.

EL Ebitda mejoró un 18% respecto al año 2017, disminuyendo las pérdidas en MM\$6.418, como resultado principal de la consolidación de los servicios Metrotren Nos y el mejoramiento de los ingresos en los servicios de Metro Valparaíso.

Finalmente, el resultado neto del ejercicio por -MM\$52.649, se explica por la depreciación de los activos (-MM20.844) y por el reajuste de las deudas financieras en UF de la Empresa por (MM\$31.438).

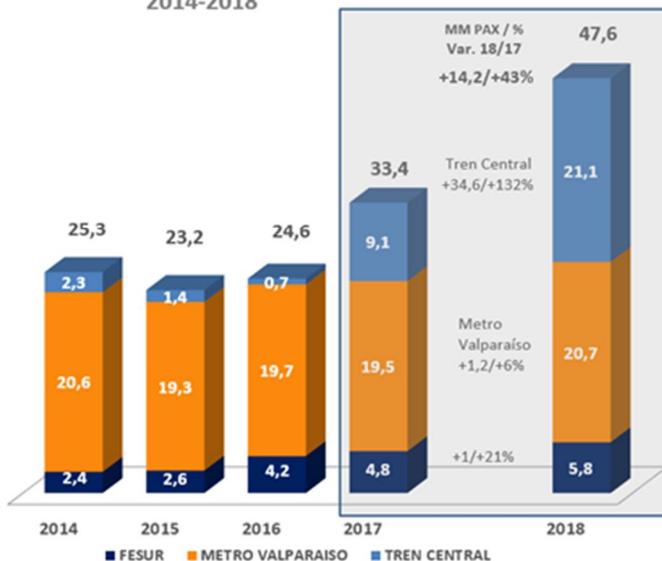
1. INGRESOS POR VENTAS Y SERVICIOS

1.1 Ingresos de Pasajeros

Empresa/Servicio	Al 31 DE DICIEMBRE 2018 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Variación Ingresos		Pasajeros Transportados acumulados	
			M\$	Var % 18 / 17	IVT 2018 Miles	Var % 18 / 17
TOTALES	39.176.871	28.057.883	11.118.988	40%	47.616	43%
Tren Central	17.275.375	9.167.984	8.107.390	88%	21.146	132%
Santiago - Chillán	2.906.493	2.349.236	557.257	24%	238	7%
Talca - Constitución	653.854	606.608	47.246	8%	55	21%
Metrotren - Nos	11.151.078	4.859.769	6.291.309	129%	19.359	138%
Metrotren - Rancagua	2.423.790	1.156.325	1.267.465	110%	1.495	116%
Trenes Turísticos	140.161	196.047	(55.886)	-29%		
Metro Valparaíso	16.519.791	13.955.064	2.564.726	18%	20.656	6%
Fesur	5.381.706	4.934.835	460.567	9%	5.813	21%
Corto Laja	2.656.227	2.666.903	(10.675)	0%	538	0%
Biotrén	2.375.840	1.900.825	475.015	25%	4.794	26%
Victoria - Temuco	265.494	269.267	(3.772)	-1%	481	7%
Trenes Turísticos	84.144	97.840	(13.696)	-14%		

Los ingresos de pasajeros del año 2018 aumentaron en MM\$11.119 (+40%), mejora que se produce en las tres empresas de pasajeros: Tren Central explica un 73% del crecimiento, Metro Valparaíso un 23% y Fesur un 4%.

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



Los pasajeros transportados aumentaron un 43%, totalizando 47,6 millones:

En el año 2018 se consolidan los servicios Metrotren Nos, movilizandando 13,3 millones de pasajeros, con un crecimiento del 138%.

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 Piñalelun, cumpliendo el tren un importante rol social. Con el inicio de cada año escolar, se suma el traslado diario de aproximadamente 800 alumnos del Liceo Claret de Temuco, desde y hacia su Campus Norte, ubicado a 11 kilómetros de la ciudad.

Corto Laja
miles de pasajeros por Trimestre



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



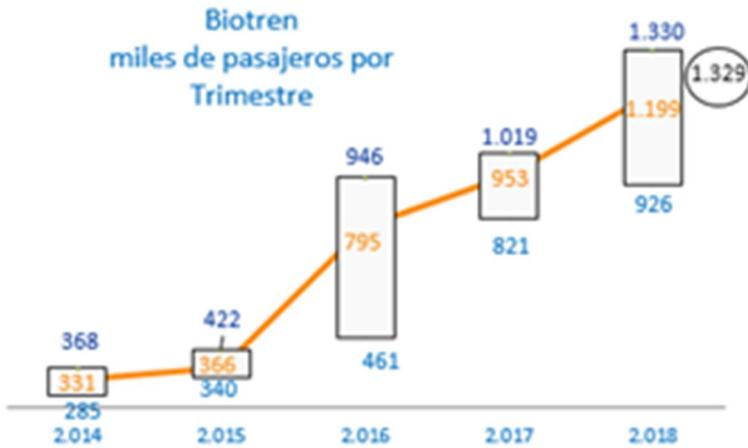
■ Trimestre más alto
 ■ Trimestre promedio
 ■ Trimestre más bajo
 ○ Último Trimestre



En 2018, los pasajeros movilizados totalizaron 20,6 millones, un 6% más que en el año 2017, con un promedio trimestral de 5,2 millones de pasajeros. Esta recuperación de pasajeros se produce luego de una menor oferta de servicios a partir del año 2015, principalmente como resultado de los daños que dejaron las marejadas en las costas de Valparaíso ocurridas en 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, durante el ejercicio 2018 recuperar los niveles de frecuencia y de pasajeros a sus niveles históricos.



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



Estación Intermodal Coronel

Los servicios del Biotren movilizaron durante el año 2018 a 4,8 millones de pasajeros, un 26% más que en el año 2017. Durante 2018, los avances alcanzados en la integración con otros modos de transporte en las estaciones intermodales de Concepción y Coronel, el aumento de frecuencias en horas punta y la experiencia de viaje de los usuarios, han incrementado la preferencia por el modo ferroviario.

Desarrollo del Biotren:

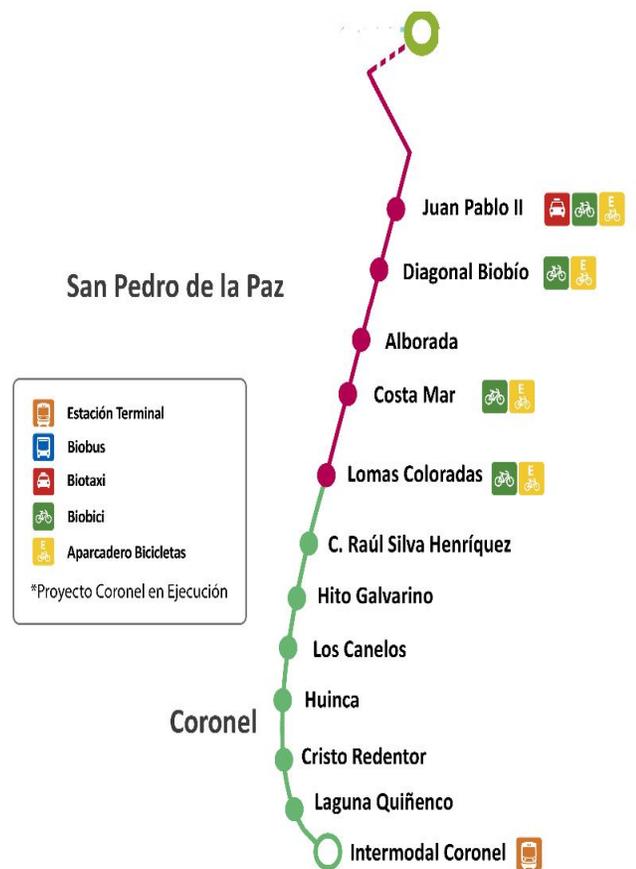
A principios de marzo de 2016 se iniciaron los servicios del Biotren hasta Coronel, proporcionando a los pasajeros nuevos estándares de regularidad y rapidez (42 minutos de viaje entre Concepción y Coronel).

En comparación con el año 2017, el promedio trimestral alcanzado durante el año 2018 supera un 21% el número de pasajeros transportados.

La extensión del Servicio Biotren, desde la Estación Lomas Coloradas, une a través del tren, a Coronel con otras 6 comunas del Gran Concepción: Talcahuano, Hualpén, Concepción, San Pedro, Chiguayante y Hualqui.

El proyecto 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.

Estación Intermodal CONCEPCIÓN



MetroTren Nos
miles de pasajeros por Trimestre



MetroTren Rancagua
miles de pasajeros por Trimestre



En conjunto, los servicios MetroTren-Nos y MetroTren- Rancagua movilizaron 20,8 millones de pasajeros en el año (8,8 millones de pasajeros en 2017). Sólo en cuarto trimestre de 2018 6,2 millones de pasajeros utilizaron estos servicios.

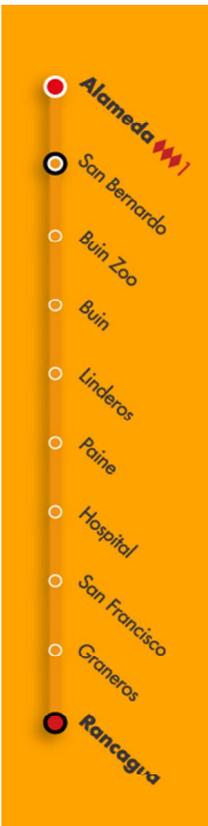


Desarrollo del Proyecto:

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.

El servicio MetroTren Rancagua se encuentra operando con doce 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 10 minutos entre Alameda y Rancagua.



1.2 Ingresos desde Porteadores Privados

OPERADORES DE CARGA	Al 31 DE DICIEMBRE 2018 M\$	Al 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Variación		MM TKBC ACUMULADOS AL IV T	
			M\$	%	2018	Var '18/'17
TOTALES	12.330.902	11.048.693	1.282.209	12%		
PEAJE VARIABLE	6.614.743	5.460.036	1.154.707	21%	3.412	19%
Fepasa	4.659.940	3.686.846	973.094	26%	2.399	27%
Transap	1.954.802	1.773.189	181.613	10%	1.012	3%
CANON + PEAJE FIJO+PATIOS	5.716.159	5.588.657	127.502	2%		
Fepasa	3.835.717	3.756.052	79.665	2%		
Transap	1.880.442	1.832.605	47.837	3%		

El servicio de transporte de carga lo realizan las empresas porteadoras Privadas, 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.

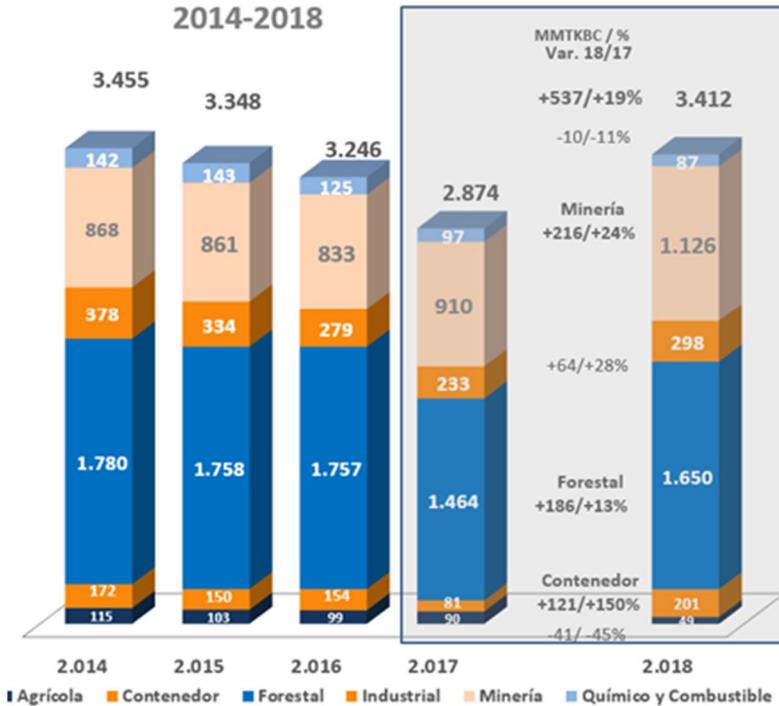
Para el año 2018, se registra un aumento del 21% en los ingresos variables, ello como producto del aumento de los TKBC totales transportados, que crecieron un 19%.

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 sectores económicos en millones de TKBC, 2014-2018

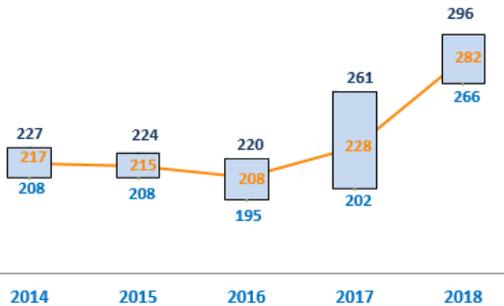
Millones de TKBC por Sector
Acumulados enero- diciembre
2014-2018



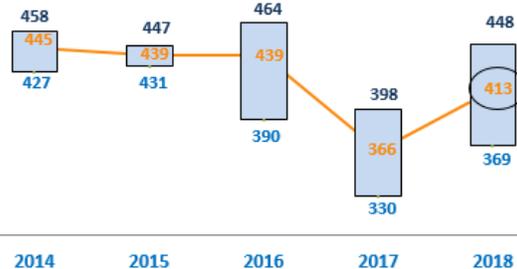
El inicio de transporte de concentrado de cobre de Anglo American (Las Blancas – Ventanas), el transporte de Celulosa con origen en San Javier y el transporte de contenedores con origen en Barrancas y en la octava región, explican el crecimiento de la carga en comparación con el año 2017.

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

Transporte Minería
Millones de TKBC por Trimestre



Transporte Forestal
Millones de TKBC por Trimestre



Transporte Contenedores
Millones de TKBC por Trimestre



1.3 Ingresos Inmobiliarios y otros ingresos

INGRESOS INMOBILIARIOS Y OTROS INGRESOS OPERACIONALES	AI 31 DE DICIEMBRE 2018	AI 31 DE DICIEMBRE 2017	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
Total Inmobiliarios y Otros Ingresos	8.092.630	7.811.531	281.099	3,6%
Ingresos Inmobiliarios	7.061.318	6.209.632	851.686	13,7%
Arriendos	4.271.312	3.884.142	387.170	10%
Paseo Estación	473.970	463.076	10.894	2%
Arriendos	3.797.342	3.421.066	376.276	11%
Atravesos, Paralelismos y Servidumbres	2.790.006	2.325.490	464.516	20%
Otros Ingresos	1.031.312	1.601.899	(570.587)	-35,6%

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\$852 en comparación con el año 2017 se relaciona con nuevos contratos y con nuevos ingresos de atravesos, paralelismos y servidumbres.



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 31 DE DICIEMBRE 2018 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Var.	
			M\$	%
EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS FISCALES PARA CUBRIR COSTOS	93.244.521	83.999.172	9.245.349	11,0%
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.	28.787.855	23.910.122	4.877.733	20,4%
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).	49.766.439	48.851.783	914.656	1,9%
c) Las transferencias destinadas a la compra de inversiones, se registrarán en compensación del gasto por depreciación de los activos adquiridos.	14.690.227	11.237.267	3.452.960	30,7%

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 ADMININISTRACIÓN	AI 31 DE DICIEMBRE 2018	AI 31 DE DICIEMBRE 2017	Variación	
	M\$	M\$	M\$	%
Total Costos de Venta y Administración	89.778.094	83.513.751	6.264.343	8%
Personal	32.977.244	31.736.409	1.240.835	4%
Costos de Ventas	45.515.306	40.930.282	4.585.024	11%
Energía y Combustible	6.248.441	4.914.171	1.334.270	27%
Mantenimiento Material Rodante	9.380.372	8.379.288	1.001.084	12%
Mantenimiento Infraestructura	9.763.587	9.527.674	235.913	2%
Mantenimiento SEC y Tráfico	9.699.488	9.190.127	509.361	6%
Servicio de Guardias y Guarda Cruces	6.573.728	8.094.717	(1.520.989)	-19%
Costos activables por Interrupción temporal de Servicios, Rancagua Express	(2.549.353)	(5.244.266)	2.694.913	-51%
Servicios de Terceros	6.399.043	6.068.571	330.472	5%
Gastos de Administración	11.285.544	10.847.060	438.484	4%
Asesorías y Servicios Externos	1.460.556	1.218.351	242.205	17%
Mercadotecnia	373.169	398.145	(24.976)	-7%
Consumos Básicos	1.793.297	1.661.558	131.739	7%
Informática y Comunicaciones	1.883.217	1.793.931	89.286	5%
Fletes y Seguros	2.817.362	2.530.998	286.364	10%
Gastos Generales	1.630.514	1.607.132	23.382	1%
Contribuciones y otros gastos	1.327.429	1.636.945	(309.516)	-23%

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.

En 2017 y 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. El menor efecto de capitalización por M\$2.694.913, explica el 63% del aumento total que reflejan con costos de ventas.

III. RESULTADOS NO OPERACIONALES

DIFERENCIAS DE CAMBIO, UF Y OTROS RESULTADOS NO OPERACIONALES	AI 31 DE DICIEMBRE 2018 M\$	AI 31 DE DICIEMBRE 2017 M\$	Variación	
			M\$	%
Diferencias de Cambio y UF	(30.727.346)	(17.992.691)	(12.734.655)	-71%
Diferencias de Cambio	710.792	816.591	(105.799)	13%
Resultados por UF	(31.438.138)	(18.809.282)	(12.628.856)	-67%
Otros resultados no operacionales (netos)	311.962	(183.686)	495.648	-270%

Las variaciones originadas por el crecimiento de 2,86% en el valor de la UF del año 2018, sobre el stock de deuda financiera, generó pérdidas por UF de MM\$31.438, cifra superior en un 67% a las pérdidas registradas en el año anterior. La variación en el valor de la UF para el año 2017 fue de 1,7%.

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 asciende a aproximadamente USD 1.689 millones, estando el 100% de ella denominada en Unidades de Fomento.

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.