

ANALISIS RAZONADO

El análisis razonado de los Estados Financieros, ha sido preparado de acuerdo a lo estipulado en la Norma de Carácter General No 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, en consecuencia, el análisis comparativo y explicativo de los Estados Financieros está referidos a los períodos 2010 y 2009.

1. VALOR LIBRO DE ACTIVOS Y PASIVOS

En general los activos y pasivos han sido valorizados de acuerdo a principios contables generalmente aceptados y a normas e instrucciones de la Superintendencia de Valores y Seguros.

ACTIVOS	30.09.2010 M\$	31.12.2009 M\$
ACTIVOS CORRIENTES	2.157.901	2.963.586
Efectivo y equivalentes al efectivo	285.513	1.119.716
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, neto	20.200	20.507
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1.831.936	1.803.111
Activos por impuestos corrientes	20.252	20.252
ACTIVOS NO CORRIENTES	5.100.636	4.113.489
Activos intangibles distintos a la plusvalía	551	629
Propiedades, plantas y equipos, neto	5.100.085	4.112.860
TOTAL ACTIVOS	7.258.537	7.077.075

a) Composición de Activos

Durante el período 2010 los activos de la empresa aumentaron en M\$181.462, alcanzando al 30 de septiembre de 2010 la suma de M\$ 7.258.537, en circunstancias que al 31 de diciembre del año 2009 alcanzaron un valor de \$7.077.075.

a.1) Activos Corrientes

El Activo corriente se ve disminuido respecto al período anterior en M\$ 805.685, alcanzando al 30 de septiembre de 2010 la suma de M\$ 2.157.901, la variación equivale a un 27,19%, y se debe principalmente, a la disminución en el efectivo y equivalente de efectivo por el saldo en la cuenta corriente bancaria.

a.2) Propiedades, Plantas y Equipos

Las propiedades, plantas y equipos se ve aumentado respecto al año anterior, en M\$ 987.225, registrando un saldo al 30 de septiembre de 2010 de M\$ 5.100.085, la variación equivale a un 24% y se da principalmente por la activación de las grandes mantenciones realizadas.

Propiedades plantas y equipos está conformado mayoritariamente por 10 automotores UTS 444, que realizan el trayecto de Santiago a Chillán y 4 buscariles que realizan el trayecto de Talca-Constitución.

a.3) Otros Activos

Se ve disminuido en M\$ 78, registrando al 30 de septiembre 2010 M\$ 551, la variación equivale a un 12,4% debido a la amortización del período.

ANALISIS RAZONADO

b) Composición del Pasivo

Durante el período 2010 los pasivos de la empresa se ven aumentados en M\$ 181.462, alcanzando al 30 de septiembre de 2010 la suma de M\$ 7.258.537.

PASIVOS Y PATRIMONIO NETO	30.09.2010 M\$	31.12.2009 M\$
Pasivos Corrientes	3.503.519	3.243.606
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	734.357	474.444
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	2.769.162	2.769.162
Otros pasivos no financieros	-	-
Pasivos no corrientes	7.710.538	4.714.659
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	7.710.538	4.714.659
Otros pasivos no financieros	-	-
Patrimonio	(3.955.520)	(881.190)
TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO	7.258.537	7.077.075

b.1) Pasivo Corriente

El pasivo corriente se ve aumentado en relación al año anterior en M\$ 259.913, alcanzando la cifra de M\$ 3.503.519 al 30 de septiembre de 2010, la variación corresponde al 8,01%, y se origina por el aumento en el rubro cuentas por pagar, esto por el ítem provisiones varias.

b.2) Pasivos no Corrientes

El pasivo no corriente aumentó M\$ 2.995.879, alcanzando al 30 de septiembre de 2010 la suma de M\$ 7.710.538, la variación equivale a un 63,54% de las obligaciones registradas al 30 de diciembre de 2009.

Principalmente la variación se origina por el aumento de la deuda a largo plazo con la Matriz.

b.3) Patrimonio

Durante el período 2010 el patrimonio disminuyó en M\$ 3.074.330, alcanzando al 30 de septiembre de 2010 la suma de M\$ (3.955.520), en circunstancias que al 31 de diciembre del 2009 el patrimonio alcanzó un valor de M\$ (881.190).

Las razones de la variación de este ítem es por un aumento de la pérdida acumulada por M\$ 4.075.044.

ANALISIS RAZONADO

2. INDICADORES FINANCIEROS

A continuación se presenta un análisis de los Estados Financieros de Servicio de Trenes Regionales Terra S.A. al 30 de septiembre de 2010 y 31 de diciembre de 2009.

INDICE	EXP. INDICE	30.09.2010	31.12.2009
Liquidez corriente	veces	0,62	0,91
Razón acida		0,62	0,91
Razón de endeudamiento	veces	-2,84	-9,03
Deuda a corto plazo	%	31,24	40,76
Deuda a largo plazo	%	68,76	59,24

3. COMENTARIOS SOBRE LOS INDICADORES FINANCIEROS

Liquidez Corriente

Al 30 de septiembre de 2010 la liquidez corriente es influenciada por la disminución del Efectivo y efectivo equivalente y el aumento del rubro cuentas por pagar.

Con relación al 31 de diciembre de 2009, las cifras reflejan un activo corriente de M\$ 2.963.586 y un Pasivo Corriente de M\$ 3.243.606, para este período se ve influenciada por el mayor valor presentado en el rubro Efectivo y efectivo equivalente y un menor valor en el rubro cuentas por pagar, obteniendo un mayor índice de liquidez..

Razón Acida

Debido a que la compañía no contempla inventarios, este índice considera solamente valores del activo y pasivo corrientes.

Con relación al período 2009, este registra un pasivo corriente por M\$3.243.606 y un activo corriente por M\$ 2.963.586, por lo tanto, el índice que se comenta es superior al período del 2010.

Razón de Endeudamiento

La razón de endeudamiento del año 2010, se ve afectada principalmente por el aumento de la deuda con nuestra Matriz por M\$ 2.995.879, llegando a M\$ 10.479.700, en relación con un patrimonio que disminuyó respecto del período 2009 en M\$3.074.330, alcanzando al 30 de septiembre de 2010 la suma de -M\$3.995.520.

Con relación al período 2009, los pasivos se componen de la deuda con la matriz ascendente a M\$ 7.483.821 y otras deudas por un valor de M\$ 474.444, referidos a un patrimonio de -M\$881.190.

ANALISIS RAZONADO

Rentabilidad

- a) La sociedad entró en etapa de producción operando de manera normal a partir del 01 de octubre del 2008.
- b) Variaciones más importantes en los mercados en que participa.

Debido a la entrada en producción y las nuevas políticas comerciales la empresa ha duplicado la cantidad de pasajeros transportados, aumentando con esto su participación en el mercado del servicio que presta, transformándose en competencia para el transporte por carretera entre Santiago-Chillán-Concepción.

b.1) Transporte de Pasajeros

Los pasajeros transportados al 30 de septiembre de 2010 fueron 343.643 para el tramo Santiago-Chillán-Concepción y 38.919 para el tramo Talca-Constitución.

- c) Descripción y análisis de los principales componentes de los flujos netos originados por las actividades operacionales.

c.1) Flujos Operacionales.

Los flujos operacionales de ingresos se deben principalmente a la venta de pasajes para el traslado de pasajeros entre Santiago-Chillán-Concepción y Talca-Constitución.

Los egresos se deben en su mayoría a los pagos por concepto de sueldos, impuestos, proveedores y servicios prestados por terceros contratados por la Matriz, que actúa por cuenta nuestra ante proveedores de servicios de mantención de los trenes, energía eléctrica, aseo de trenes, etc.

La principal razón que la Matriz mantenga dichos contratos es conseguir economías de escala, debido a los volúmenes que contrata la Matriz.

c.2) Flujos de financiamiento.

Corresponden principalmente a crédito de proveedor, otorgados por la Matriz, que no tienen una exigibilidad de corto plazo, disminuyendo la carga financiera de la Compañía, aumentando la deuda con la relacionada y la disponibilidad en la caja.

c.3) Flujos de inversión

Corresponden principalmente a las activaciones de las grandes mantenciones de los automotores, esto produce un aumento en este ítem y aumenta nuestra cuenta relacionada con la Matriz.

ANALISIS RAZONADO

4. RIESGOS DE LA EMPRESA

RIESGO DE MERCADO

El sistema ferroviario en Chile se desarrolla en un ambiente con fuerte competencia de la industria del transporte por carreteras, tanto de carga como de pasajeros, además, sus costos operacionales superan largamente los ingresos del servicio ferroviario, generando un déficit permanente de recursos financieros, dejando a la empresa en desventaja con su competencia.

Este déficit operacional, sólo puede ser financiado mediante aportes de capital de la Matriz, ya que TR no está autorizada para endeudarse en el sistema financiero.

Por otra parte las vías férreas y el sistema SEC, que comprende las Señalización, electrificación y señales, están expuestos a robos y sabotajes que pueden provocar accidentes, mayores costos de operación y un estándar de servicio deficiente. Las Vías y sistema SEC son servicios prestados por la Matriz.

Además los Automotores UTS 444 destinados al transporte entre Santiago y Chillán se mueven por medio de energía eléctrica, cuyo costo es uno de los más importantes que soporta la empresa, un alza en ellos es una variable inmanejable para la administración, que expone a la Empresa con sus competidores.

Otro riesgo a que se expone la Empresa son los desastres naturales, una prueba contundente es el sismo ocurrido el 27 de febrero de 2010, que a la fecha no permite a TR, transportar pasajeros entre Talca y Chillán, dejando ese mercado en poder de la competencia.

RIESGO TIPO DE CAMBIO Y DE UNIDADES DE REAJUSTE

La Empresa desarrolla sus operaciones en Chile, y en consecuencia no está expuesta directamente a la variación del tipo de cambio por actividades relacionadas con sus operaciones comerciales de compra o venta de activos y servicios. No mantiene compromisos financieros denominados en USD, los cuales están expuestos a riesgos de moneda.

RIESGO EN TASA DE INTERÉS

La Empresa no tiene riesgos de tasa de interés ya que no mantiene operaciones de crédito de dinero, como tampoco deuda con proveedores con intereses pactados, la deuda que mantiene es con la Matriz a través de crédito directo como proveedor.

DESARROLLO OPERACIONAL

En enero y febrero de 2010, Servicio de Trenes Regionales Terra S.A., logró resultados históricos tanto en la generación de ingresos como en la cantidad de pasajeros transportados entre Santiago y Chillán, cumpliendo con creces el presupuesto proyectado, estas cifras auguraban un año exitoso. Como consecuencia del sismo del 27 de febrero el servicio quedó suspendido completamente, reiniciándose el 21 de abril entre Santiago y Curicó, a esta fecha el transporte de pasajeros solo se realiza hasta la ciudad de Talca.

Nuestro proveedor de Vías nos ha informado que no será posible transportar pasajeros el resto del año hasta la ciudad de Chillán.

La Empresa no proyecta inversiones en material rodante.

ANALISIS RAZONADO

RIESGO DE LÍQUIDEZ O FINANCIAMIENTO

Las necesidades de financiamiento para TR son cubiertas a través de créditos directo de proveedor otorgado por la Matriz. La administración estima que el déficit presupuestario de la empresa para los años 2010 y 2011, será de MM\$5.159 y MM\$5.226 respectivamente.

Los riesgos Financieros de la Empresa, radican principalmente en aquellos provenientes de la Matriz, en el evento que se genere falta de apoyo financiero producto de los riesgos a que está expuesta la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

No se visualizan otros riesgos financieros que puedan afectar directa y significativamente la operación de Servicio de Trenes Regionales Terra S.A.

RIESGO DE CRÉDITO

En relación al financiamiento, la Empresa no mantiene deuda financiera, aun cuando no genera los ingresos suficientes para cubrir sus costos de operación, ya que estos son financiados por la Matriz a través de crédito directo como proveedor de Servicio de Trenes Regionales Terra S.A.

5. DETALLE DE RESULTADOS

a) Resultado de Explotación

	30.09.2010	30.09.2009
	M\$	M\$
Ingresos Ordinarios	1.701.342	2.967.616
Costos de Ventas	-3.598.036	-4.671.931
Margen Bruto	-1.896.694	-1.704.315
Otros Resultados Netos	-1.177.636	-1.542.329
Ganancia (Pérdida) Integral Total	-3.074.330	-3.246.644

RESULTADO DE EXPLOTACION

Los ingresos ordinarios del año 2010 se ven disminuidos respecto del año 2009, dado que desde el 27 de febrero de 2010 la empresa no ha podido normalizar su funcionamiento, limitando los servicios al tramo Santiago - Talca.

Los ingresos ordinarios del año 2009 se ven afectados por la realización de los trabajos finales para implementar el sistema de Señalización, electrificación y Comunicaciones SEC (tráfico) que comenzaron el 05 de enero hasta fines del mes de febrero de 2009.

ANALISIS RAZONADO

RESULTADO DEL EJERCICIO

El período finalizado al 30 de septiembre del 2010, presenta una pérdida de M\$ (3.074.330), así mismo, el período finalizado el 30 de septiembre de 2009 presenta una pérdida de M\$ (3.246.644).

Estos valores se detallan en el siguiente cuadro:

	30.09.2010 M\$	30.09.2009 M\$
Resultado Operacional	-2.873.144	-2.921.860
Depreciación	-249.968	-325.149
Resultado Fuera de la Operación		
Otros ingresos fuera explotación	50.033	1.541
Otros gastos fuera explotación	-1.251	-1.176
Resultado Final	-3.074.330	-3.246.644

A pesar de la catástrofe sufrida por el país, se disminuyó la pérdida para el período 2010.