

## ANÁLISIS RAZONADO

En base a los Estados Financieros Consolidados Intermedios  
al 31 de marzo de 2019

**COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. Y SUBSIDIARIAS**



## INDICE DE CONTENIDO

<b>1. Análisis de la Situación Financiera.....</b>	<b>2</b>
a) Estado de Situación Financiera.....	2
b) Estado de Resultados.....	6
c) Resultado Operacional por Segmento.....	8
d) Análisis del Flujo de Efectivo.....	10
<b>2. Situación de Mercado.....</b>	<b>11</b>
a) Segmento Portacontenedores.....	11
b) Segmento Otros Servicios de Transporte.....	19
<b>3. Análisis de los Riesgos de Mercado.....</b>	<b>20</b>
<b>4. Índices Financieros.....</b>	<b>23</b>
a) Índice de Liquidez.....	23
b) Índice de Endeudamiento.....	23
c) Índice de Rentabilidad.....	24
d) Índice de Actividad.....	25

## 1. Análisis de la Situación Financiera

### a) Estado de Situación Financiera

Los principales rubros de activos y pasivos al cierre de cada período son los siguientes:

ACTIVOS	al 31 de marzo de 2019	al 31 de diciembre de 2018	Variación
	MM US\$	MM US\$	MM US\$
Activos corrientes	59,4	49,2	10,2
Activos no corrientes	2.265,6	2.208,7	56,9
<b>Total activos</b>	<b>2.325,0</b>	<b>2.257,9</b>	<b>67,1</b>

PASIVOS	al 31 de marzo de 2019	al 31 de diciembre de 2018	Variación
	MM US\$	MM US\$	MM US\$
Total de pasivos corrientes	84,9	31,1	53,8
Total de pasivos no corrientes	91,7	96,6	(4,9)
Patrimonio controladora	2.148,4	2.130,2	18,2
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>2.325,0</b>	<b>2.257,9</b>	<b>67,1</b>

Para efectos de una mejor comprensión de las cifras contenidas en este Análisis Razonado es importante señalar que, según lo explicado en la Nota 2 b) y en la Nota 35 de los Estados Financieros Consolidados Intermedios, durante el año 2017 la Compañía decidió dejar de operar su negocio de transporte logístico y de *freight forwarder*, por lo que en los Estados Financieros al 31 de marzo de 2019 y al 31 de diciembre de 2018 los activos y pasivos de las filiales asociadas a este negocio se han reclasificado como activos y pasivos mantenidos para la venta. Respecto a los resultados al 31 de marzo de 2019 asociados al negocio logístico y de *freight forwarder*, estos se presentan como operaciones descontinuadas, al igual que al 31 de marzo de 2018, según a las disposiciones de la NIIF N°5.

Al 31 de marzo de 2019, los activos totales aumentaron en MMUS\$ 67,1 con respecto a los existentes al 31 de diciembre de 2018. Esta variación se explica por un aumento de MMUS\$ 10,2 en los activos corrientes y por un aumento de MMUS\$ 56,9 en los activos no corrientes.

El aumento de MMUS\$ 10,2 en los activos corrientes se explica principalmente por un incremento en la cuenta de Efectivo y equivalentes al efectivo de MMUS\$ 12,2, el que se profundiza más adelante en la letra d) Análisis del Flujo de Efectivo del presente informe, no obstante, este incremento se explica en mayor medida por la obtención de un financiamiento puente con la matriz Quiñenco, operación que se detalla más adelante en esta sección, y además por un leve incremento en los Otros activos financieros.

Ambos efectos se compensan parcialmente por una disminución en los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, producto de las menores ventas y menor volumen transportado en el negocio de transporte de vehículos durante el primer trimestre del 2019 en comparación con la actividad registrada en el último trimestre de 2018, consistente con la estacionalidad que se observa regularmente entre ambos trimestres. A lo anterior, se suma también una disminución en el Inventario, asociado a una menor cantidad de toneladas de combustible mantenidas, a pesar de registrarse un mayor precio promedio por tonelada, y además por una disminución en Los Otros activos no financieros y Activos por impuestos.

Por otra parte, el aumento de MMUS\$ 56,9 en los activos no corrientes se explica por el aumento de MMUS\$ 27,0 en la cuenta de Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación, por el aumento de MMUS\$ 26,3 en la cuenta de Propiedades, planta y equipos y por un aumento de los Activos por impuestos diferidos MMUS\$ 3,6.

La variación observada durante el primer trimestre de 2019 en la cuenta Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación está asociada a la inversión que CSAV mantiene en la naviera alemana Hapag-Lloyd AG (en adelante HLAG). Durante el primer trimestre de 2019, CSAV incrementó su participación en HLAG en un 0,19%, desde el 25,86% mantenido al 31 de diciembre de 2018 a un 26,05% de participación al 31 de marzo de 2019, siendo adquiridas dichas acciones a través de compras en las bolsas de comercio de Alemania. Los fondos requeridos para dicha inversión ascendieron a MMUS\$ 9,9, operación que fue cubierta por un financiamiento puente de MMUS\$ 30,0 con la matriz Quiñenco, obtenido también durante el primer trimestre del 2019.

Acorde a las disposiciones de la NIC N°28 y la NIIF N°3, tras la adquisición del 0,19% adicional en la participación de HLAG, CSAV debió registrar directamente como una utilidad en los resultados el menor valor pagado (o *badwill*) generado al adquirir dichas acciones a un precio promedio menor que el valor razonable de los activos, según el informe preliminar de análisis de asignación del precio de compra (*Purchase Price Allocation* o PPA).

En base a lo anterior, la variación en la cuenta Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación se explica por los siguiente efectos: (i) una aumento asociado a la utilidad registrada bajo el rubro Participación de asociadas y negocios conjuntos del estado de resultados por MMUS\$ 32,3, el que a su vez se compone de una utilidad de MMUS\$ 27,1 provenientes de la participación directa de CSAV sobre los resultados de HLAG, acorde a su porcentaje de participación del trimestre, por una utilidad de MMUS\$ 0,8 producto del efecto de amortización de los PPA sobre el resultado de HLAG, y por una utilidad de MMUS\$ 4,4 asociada al *badwill* registrado por la adquisición del 0,19% adicional de HLAG durante el primer trimestre, explicada previamente; (ii) un incremento registrado bajo el concepto de movimiento de capital por MMUS\$ 9,9 producto del costo de adquisición de la participación adicional en HLAG, indicada previamente; (iii) una disminución de MMUS\$ 9,7 por la participación de CSAV en los otros resultados integrales de HLAG durante el periodo; y (iv) una disminución de MMUS\$ 5,5 por la participación de CSAV en

otros cambios patrimoniales de HLAG. En el cuadro adjunto se presenta un resumen de estos movimientos.

Detalle de movimientos de la Inversión de CSAV en HLAG	
	MMUS\$
<b>Saldo al 1 enero de 2019</b>	<b>1.939,5</b>
Participación en resultados de HLAG	27,1
Efecto de PPA en resultados	0,8
Resultado por adquisición de participación	4,4
Total de registros en resultados	32,3
Movimiento de capital	9,9
Participación en otros resultados integrales	(9,7)
Otros cambios patrimoniales	(5,5)
Movimiento del periodo	27,0
<b>Saldo al 31 de marzo de 2019</b>	<b>1.966,5</b>

Mayores detalles respecto al saldo contable de la inversión de CSAV en HLAG y al movimiento de ésta durante el periodo al 31 de marzo 2019 y 31 de diciembre de 2018, pueden encontrarse en la Nota 15 de los Estados Financieros Consolidados Intermedios.

Continuando con la descripción de las principales variaciones en los activos no corrientes, el aumento de la cuenta Propiedades, planta y equipos por MMUS\$ 26,3 se explica por la implementación de la norma IFRS 16 “Arrendamientos” por primera vez desde el 1 de enero de 2019. Esta norma requiere que los contratos de arrendamientos que actualmente son clasificados como operacionales, tengan un tratamiento contable similar al de los arrendamientos financieros. En términos generales, esto significa, que se deberá reconocer un activo por el derecho de uso de los bienes sujetos a contratos de arrendamiento operacional y un pasivo, equivalente al valor presente de los pagos asociados al contrato.

La Compañía ha determinado que los compromisos de arrendamientos cuyo análisis se encuentran en el alcance de la IFRS 16, son principalmente aquellos asociados al arriendo de naves y arriendo de espacio. Los efectos de la aplicación de esta norma al 31 de marzo se detallan a continuación:

Registro por rubro por aplicación de norma IFRS 16 al 31 de marzo de 2019	
	MMUS\$
Disminución en Activos no Financieros corrientes por pagos anticipados	(1,5)
Aumento en Propiedad, planta y equipo por activos por derechos de uso	26,3
Aumento en Pasivos Financieros corrientes por obligaciones por arrendamientos	24,8

Así mismo, la cuenta Activos por impuestos diferidos aumentó en MMUS\$ 3,6 lo que se explica principalmente por la depreciación del Euro, dada la estructura de financiamiento en Euros existente dentro del Grupo CSAV para financiar la inversión en HLAG. Durante el primer trimestre de 2019, el efecto neto de la variación del tipo de cambio Euro-Dólar y de los intereses sobre dicho financiamiento, produjo una pérdida tributaria en CSAV a nivel individual en Chile, generando de esta forma un cargo positivo en la cuenta de gasto por impuesto y un incremento en la cuenta de Activo por impuestos diferidos en el período.

Al 31 de marzo de 2019, los pasivos totales aumentaron en MMUS\$ 48,9 con respecto a los existentes al 31 de diciembre de 2018. Esta variación se explica por el aumento de MMUS\$ 53,8 en los Pasivos corrientes compensado por una disminución de MMUS\$ 4,9 en los Pasivos no corrientes.

El aumento de MMUS\$ 53,8 en los pasivos corrientes se explica por un aumento las Cuentas por pagar a entidades relacionadas, asociado principalmente al préstamo recibido por la matriz Quiñenco por MMUS\$ 30, mencionado anteriormente, y por el incremento de los Otros pasivos financieros corrientes por MMUS\$ 24,1, este último explicado a su vez por el incremento de MMUS\$ 24,8 asociado a la aplicación de norma IFRS 16, indicado en párrafos precedentes, por la reclasificación por el vencimiento desde otros pasivos financieros no corrientes de compromisos bancarios vigentes por MMUS\$ 5,0, y por los interés devengados del periodo por MMUS\$ 0,5, compensados por la reducción del capital adeudado y el pago de interés devengados asociados al crédito vigente con el banco Itaú por MMUS\$ 6,2. En la misma línea, también se incrementan las Otras provisiones por MMUS\$ 1,5, explicado por la utilización de provisiones asociadas a gastos operacionales y administrativos, y los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar por MMUS\$ 0,6, asociado a la operación del negocio de transporte de vehículos.

Todo lo anterior, es compensado parcialmente por las disminuciones en Provisiones por beneficios a los empleados por MMUS\$ 1,0, y en Otros pasivos no financieros por MMUS\$ 1,2, este último asociado principalmente en por los ingresos en curso.

Por su parte, la disminución en los Pasivos no corrientes de MMUS\$ 4,9 se explica principalmente por la disminución de los Otros pasivos financieros no corrientes por MMUS\$ 5,0, asociado a la reclasificación por vencimiento de los compromisos bancarios vigentes, compensado por el aumento en el Pasivo por impuestos diferidos.

Al 31 de marzo de 2019, el patrimonio aumentó en MMUS\$ 18,2 con respecto al existente al 31 de diciembre de 2018. Esta variación se explica por la Ganancia del periodo registrada al 31 de marzo de 2019 por MMUS\$ 32,5, lo que se ve compensado por una disminución en Otras reservas de MMUS\$ 14,3, el que a su vez se explica en su totalidad por la participación de CSAV en los Otros resultados integrales y Otras reservas patrimoniales de HLAG. Mayores detalles acerca de las variaciones patrimoniales se pueden encontrar en la nota 28 f) de los Estados Financieros Consolidados Intermedios.

## b) Estado de Resultados

	Al 31 de marzo de 2019	Al 31 de marzo de 2018	Variación
	MM US\$	MM US\$	MM US\$
Ingresos de actividades ordinarias	22,2	20,0	2,2
Costo de ventas	(22,2)	(17,9)	(4,3)
<b>Ganancia bruta</b>	<b>(0,0)</b>	<b>2,1</b>	<b>(2,1)</b>
Gasto de administración	(2,4)	(2,2)	(0,2)
Otros gastos e ingresos operacionales	0,3	0,4	(0,1)
<b>Resultado de actividades operacionales</b>	<b>(2,1)</b>	<b>0,3</b>	<b>(2,4)</b>
<b>R.A.I.I.D.A.I.E. (EBITDA, sin participación en asociadas) *</b>	<b>2,2</b>	<b>0,3</b>	<b>1,8</b>
Gastos financieros netos	(1,2)	(1,1)	(0,1)
Participación en asociadas y negocios conjuntos	32,3	(11,3)	43,6
Diferencia de cambio y otros no operacionales	(0,2)	(0,0)	(0,2)
Gasto por impuesto a las ganancias	3,8	(9,3)	13,1
<b>Resultados después de impuestos operaciones continuadas</b>	<b>32,6</b>	<b>(21,4)</b>	<b>54,0</b>
<b>Resultados después de impuestos operaciones descontinuadas</b>	<b>(0,1)</b>	<b>(0,0)</b>	<b>(0,1)</b>
<b>Ganancia (pérdida) del periodo</b>	<b>32,5</b>	<b>(21,4)</b>	<b>53,9</b>

\*EBITDA corresponde a Resultado Operacional más depreciación y amortización. Para el periodo al 31 de marzo de 2019 se incluye una depreciación por los activos por derecho de uso de MMUS\$ 4,2 asociado a la aplicación de la norma IFRS 16.

**El Resultado atribuible a la controladora** acumulado al 31 de marzo de 2019 ascendió a una ganancia de MMUS\$ 32,5, lo que representa un mejor resultado de MMUS\$ 53,9 respecto al mismo período del año anterior.

**El Resultado de actividades operacionales**, ascendió a una pérdida de MMUS\$ 2,1 por el periodo terminado al 31 de marzo de 2019, lo que representa un menor resultado de MMUS\$ 2,4 respecto al mismo periodo del año anterior. Esta disminución en el resultado se explica principalmente por una menor Ganancia bruta de MMUS\$ 2,1, asociado a un menor resultado de la operación directa de CSAV, el cual se vio afectado negativamente por los mayores costos de operación derivados del incremento en el precio de combustible y en las tarifas de arriendo de naves en el negocio de transporte de vehículos, respecto al mismo periodo del año anterior, compensado en parte por la propia indexación de las tarifas de transporte a la variación del precios del combustible y por la gestión comercial de la Compañía. En la misma línea, aumentaron los Gastos de administración en MMUS\$ 0,2 y disminuyeron los Otros ingresos operacionales en MMUS\$ 0,1.

El Estado de Resultados de CSAV muestra que los **Ingresos de actividades ordinarias** alcanzaron los MMUS\$ 22,2 por el periodo terminado al 31 de marzo de 2019, lo que representa un aumento de MMUS\$ 2,2 respecto al mismo periodo de 2018, en parte explicado por la mejora en la tarifa promedio de flete, dentro de la cual se debe considerar el efecto de reajustabilidad de una parte de éstas a la variación del precio del combustible que, considerando el alza registrada en el precio

promedio de dicho insumo durante el primer trimestre de 2019, ayudo a compensar en parte el incremento en los costos operacionales.

El **Costo de Ventas** alcanzó a MMUS\$ 22,2 acumulado para el periodo terminado al 31 de marzo de 2019, lo que representa un aumento de MMUS\$ 4,3 respecto a igual periodo del año anterior, explicado por los incrementos del costo de la flota y de operación, asociados en mayor medida al arriendo de naves y al combustible utilizado, este último incrementándose un 12% respecto al mismo periodo del año anterior. Sin embargo, CSAV ha mantenido un foco en el aumento de la tasa de utilización de naves, lo que le ha permitido absorber una parte del incremento en los costos, a través de una mayor eficiencia operacional. Por otra parte, y como fue mencionado en el párrafo anterior, dado que una parte de las ventas tiene cláusulas de reajustabilidad por la variación del precio del combustible, una porción del efecto negativo en costos se vio parcialmente compensado con mayores ingresos.

Los **Gastos de Administración** ascendieron a MMUS\$ 2,4, representando un aumento de MMUS\$ 0,2 con relación al mismo periodo del año anterior, mientras los **Otros ingresos operacionales** alcanzaron a MMUS\$ 0,3, representando una disminución de MMUS\$ 0,1.

Respecto al resultado en las **Participación de asociadas y negocios conjuntos**, CSAV reconoció durante el período terminado al 31 de marzo 2019 una utilidad de MMUS\$ 32,3 en el rubro, la que comparada con el mismo periodo de 2018 representa un mayor resultado por MMUS\$ 43,6. Esta mejora se explica principalmente por un mejor resultado de la participación directa de CSAV en HLAG de MMUS\$ 38,9 respecto al igual periodo de 2018, por el registro de la utilidad por menor valor pagado (o *badwill*) durante el primer trimestre 2019 de MMUS\$ 4,4, correspondiendo esta a la adquisición de una participación adicional en HLAG por un 0,19%, indicado en la sección anterior, y por una mayor amortización del PPA de la inversión en HLAG por MMUS\$ 0,3 respecto al mismo periodo del año anterior.

Continuando con el análisis de los resultados, según el método de registro contable que aplica a un negocio conjunto acorde a las NIIF (en inglés, IFRS), CSAV refleja trimestralmente en sus resultados su participación directa en el resultado atribuible a los propietarios de HLAG y también el efecto en resultados de las amortizaciones de sus PPAs sobre HLAG, determinados al cierre de la combinación de negocios entre CSAV y HLAG en diciembre de 2014 y por la adquisición incremental de acciones de HLAG luego del cierre de su combinación de negocios con UASC en 2017 (acorde con NIIF N° 3 y NIC N° 28).

Por el periodo terminado al 31 de marzo 2019, el rubro Participación de asociadas y negocios conjuntos se compone de la utilidad atribuible a los propietarios de la controladora que reportó HLAG de MMUS\$ 104,1 al primer trimestre de 2019, más las amortizaciones de PPAs que corresponde aplicar, dada la incorporación en la propiedad de HLAG en 2014 y el incremento en la propiedad realizado luego que ésta se fusionara con UASC, los cuales ascienden a una utilidad de MMUS\$ 4,1 y a una pérdida de MMUS\$ 4,9, respectivamente. Sobre dichos valores la Compañía



aplicó su participación proporcional en los resultados acumulados del periodo de HLAG, correspondiendo a este valor aplicar un 26,05% para el primer trimestre, y correspondiendo aplicar para las amortizaciones de PPAs un 22,56 y 3,49%. De esta forma, CSAV reconoció una utilidad de MMUS\$ 27,1, correspondiente a su participación directa en los resultados de HLAG y una utilidad de MMUS\$ 0,8 por su participación en la amortización de los PPAs, registrando una utilidad neta por ambos conceptos de MMUS\$ 27,9. A lo anterior, debemos agregar la utilidad generada por el *badwill* registrado al 31 de marzo de 2019 de MMUS\$ 4,4, mencionado anteriormente, obteniendo un resultado neto de MMUS\$ 32,3.

Por el periodo terminado al 31 de marzo 2019, CSAV reconoció un **Utilidad por impuesto a las ganancias** de MMUS\$ 3,8 lo que representa un menor gasto por MMUS\$ 13,1 respecto al mismo periodo de 2018. Esta variación se explica principalmente por el menor gasto por impuestos diferidos al primer trimestre de 2019, asociado a la depreciación del Euro, dada la estructura de financiamiento dentro del Grupo CSAV necesaria para mantener la inversión en HLAG, acorde a lo detallado en la letra a) anterior.

De esta forma, el **Resultado atribuible a los propietarios de la controladora** registró una utilidad acumulada al 31 de marzo de 2019 de MMUS\$ 32,5, lo que representa un mejor resultado por MMUS\$ 53,9 respecto al mismo periodo del año anterior.

### c) Resultado Operacional por Segmento

Al 31 de marzo de 2019, CSAV reporta dos segmentos de negocios: Negocio Portacontenedores y Otros Servicios de Transporte. A continuación, una breve descripción de cada uno:

- Negocio Portacontenedores: corresponde a las actividades de transporte de contenedores que realiza HLAG, representadas por la inversión en dicho negocio conjunto, más ciertos activos y pasivos asociados al negocio portacontenedores que están bajo el control de CSAV (activo por impuestos diferidos, pasivos financieros para el financiamiento de la inversión y otros).
- Otros Servicios de Transporte: corresponde a los servicios de transporte de vehículos (*Car Carrier*), los cuales CSAV opera directamente. Producto de que la Compañía decidió dejar de operar su negocio de transporte logístico y de *freight forwarder* durante el cuarto trimestre de 2017, en adelante los resultados de dicha unidad de negocio son presentados como operaciones descontinuadas, como lo indica la NIIF N°5.

A continuación, se presenta la apertura del resultado acumulado por segmentos por el periodo terminado al 31 de marzo 2019 (más detalles en la Nota 6 de los Estados Financieros Consolidados Intermedios):

Negocio Portacontenedores	Al 31 de marzo de 2019	Al 31 de marzo de 2018	Variación
	MM US\$	MM US\$	MM US\$
Gasto de administración	(1,0)	(0,8)	(0,2)
<b>Resultado Operacional</b>	<b>(1,0)</b>	<b>(0,8)</b>	<b>(0,2)</b>
Gastos financieros netos	(1,3)	(1,3)	-
Participación en asociadas y negocios conjuntos	32,3	(11,3)	43,6
Diferencia de cambio y otros no operacionales	(0,2)	0,1	(0,3)
Gasto por impuesto a las ganancias	3,5	(9,3)	12,8
<b>Resultado atribuible a la controladora</b>	<b>33,3</b>	<b>(22,6)</b>	<b>55,9</b>

El segmento portacontenedores presentó al 31 de marzo de 2019 una utilidad acumulada de MMUS\$ 33,3, lo que representa un mejor resultado de MMUS\$ 55,9 respecto al mismo periodo del año anterior, explicado principalmente por un mejor resultado proveniente de la participación en HLAG de MMUS\$ 43,6, explicado previamente, y por un menor gasto en impuestos de MMUS\$ 12,8, asociado principalmente a la estructura de financiamiento de la inversión en HLAG, según lo explicado en las secciones anteriores. Lo anterior se encuentra parcialmente compensado por un aumento en Gasto de administración de MMUS\$ 0,2 y una pérdida de MMUS\$ 0,3 asociada a la Diferencia de cambio.

Otros servicios de transporte	Al 31 de marzo de 2019	Al 31 de marzo de 2018	Variación
	MM US\$	MM US\$	MM US\$
Ingresos de actividades ordinarias	22,2	20,0	2,2
Costo de ventas	(22,2)	(17,9)	(4,3)
Ganancia bruta	<b>(0,0)</b>	<b>2,1</b>	<b>(2,1)</b>
Gasto de administración	(1,4)	(1,4)	-
Otros ingresos operacionales	0,3	0,4	(0,1)
<b>Resultado Operacional</b>	<b>(1,1)</b>	<b>1,1</b>	<b>(2,2)</b>
Gastos financieros netos	0,1	0,2	(0,1)
Diferencia de cambio y otros no operacionales	(0,0)	(0,1)	0,1
Gasto por impuesto a las ganancias	0,3	0,0	0,3
<b>Resultados después de impuestos operaciones continuadas</b>	<b>(0,7)</b>	<b>1,2</b>	<b>(1,9)</b>
<b>Resultados después de impuestos operaciones descontinuadas</b>	<b>(0,1)</b>	<b>-</b>	<b>(0,1)</b>
<b>Resultado atribuible a la controladora</b>	<b>(0,8)</b>	<b>1,2</b>	<b>(2,0)</b>

El segmento Otros servicios de transporte presenta por el periodo terminado al 31 de marzo 2019 una pérdida de MMUS\$ 0,8, lo que representa un menor resultado de MMUS\$ 2,0 respecto del mismo periodo del año anterior, explicado principalmente por un menor margen bruto de MMUS\$ 2,1, el que, a su vez, se compone de una aumento en los Ingresos de actividades ordinarias por MMUS\$ 2,2, compensados por una disminución en el Costo de ventas por MMUS\$ 4,3, ambas variaciones acordes a lo explicado en la sección b) anterior.

#### d) Análisis del Flujo de Efectivo

Las principales variaciones del flujo de efectivo se explican a continuación.

	al 31 de marzo de 2019	al 31 de marzo de 2018	Variación
	MM US\$	MM US\$	MM US\$
<b>Flujo procedente de Operaciones</b>	<b>3,1</b>	<b>(3,5)</b>	<b>6,6</b>
Flujos operacionales	3,1	(3,5)	6,6
<b>Flujo procedente de Actividades de Inversión</b>	<b>(9,9)</b>	<b>0,7</b>	<b>(10,6)</b>
Otros pagos para adquirir participaciones en negocios conjuntos	(10,0)	-	(10,0)
Intereses recibidos	0,1	0,2	(0,1)
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias	-	0,5	(0,5)
<b>Flujo procedente de Actividades de Financiamiento</b>	<b>19,1</b>	<b>(0,9)</b>	<b>20,0</b>
Importes procedentes de préstamos de entidades relacionadas	29,9	-	29,9
Obtención y pago de préstamos	(5,0)	-	(5,0)
Pago de intereses	(1,1)	(0,9)	(0,2)
Pagos de pasivos por arrendamiento financiero	(4,7)	-	(4,7)
<b>Efecto de variación por tipo de cambio</b>	<b>(0,1)</b>	<b>0,1</b>	<b>(0,2)</b>
<b>Flujo de efectivo y equivalentes al efectivo</b>	<b>12,2</b>	<b>(3,6)</b>	<b>15,8</b>

La variación neta de la cuenta **Efectivo y equivalentes al efectivo**, entre el 31 de diciembre de 2018 y el 31 de marzo de 2019, fue positiva en MMUS\$ 12,2, lo que representa un mejor flujo neto de MMUS\$ 15,8 respecto al mismo período del año anterior.

El **Flujo procedente de actividades de operación** fue positivo en MMUS\$ 3,1 para el periodo terminado al 31 de marzo de 2019, la cual incluye la reclasificación de MMUS\$ 4,7 de pagos por arriendos operacionales de naves que se presentan a partir del 1 de enero de 2019 bajo flujo de financiamiento como pagos de arrendamiento financiero por la aplicación de la norma IFRS 16 "Arrendamiento". Excluyendo dicho efecto, el flujo operacional para este periodo sería de un flujo negativo de MMUS\$ 1,6, lo que comparado con el flujo negativo de MMUS\$ 3,5 registrado durante el mismo periodo del año anterior, representa una variación positiva de MMUS\$ 1,9, el que se explica por menores gastos asociados a una menor escala operacional.

El **Flujo procedente de actividades de inversión** fue negativo en MMUS\$ 9,9 al 31 de marzo de 2019, presentando un menor flujo de MMUS\$ 10,6 respecto al mismo período anterior, el que se explica principalmente por la adquisición de un 0,19% adicional en HLAG, según lo indicado en

secciones anteriores, por MMUS\$ 10,0, una disminución de MMUS\$ 0,5 asociado a un saldo de precio por la venta de la filial Norgistics Chile S.A recibido durante el primer trimestre de 2018, y por una disminución de MMUS\$ 0,1 asociada a menores intereses percibidos por los depósitos a plazo mantenidos por la Compañía.

El **Flujo procedente de actividades de financiamiento** fue positivo por MMUS\$ 19,1 al 31 de marzo de 2019, la cual incluye la reclasificación previamente explicada en el flujo operativo por MMUS\$ 4,7. Excluyendo dicho efecto, el flujo de financiamiento para este periodo sería de un flujo positivo de MMUS\$ 23,8, lo que comparado con el flujo negativo de MMUS\$ 0,9 registrado durante el mismo periodo del año anterior, representa una variación positiva de MMUS\$ 24,7, la cual se explica principalmente por el préstamo recibido por la matriz Quiñenco por un flujo neto MMUS\$ 29,9, por el pago de capital del préstamo con el banco Itaú MMUS\$ 5,0 y por un mayor pago por intereses por MMUS\$ 0,3 asociado al alza de la tasa Libor de pasivos financieros con tasa variable del segmento portacontenedores durante el periodo.

## 2. Situación de Mercado

### a) Segmento Portacontenedores

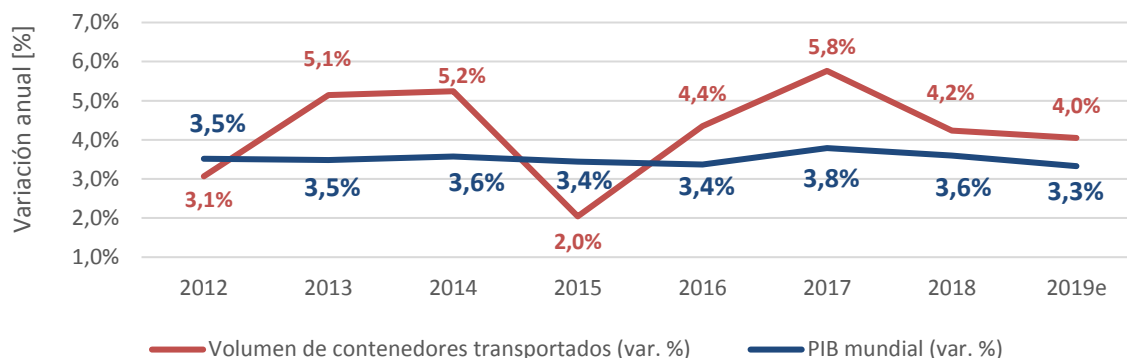
La Compañía participa en el negocio portacontenedores a través de su inversión de un 26,05% en HLAG (contabilizado como negocio conjunto bajo el método de la participación). Si bien CSAV controla conjuntamente a HLAG con otros dos accionistas, dicho negocio conjunto posee una administración independiente que gestiona y controla sus riesgos en forma autónoma y de acuerdo con los estándares de una sociedad abierta y regulada en Alemania.

Dicho lo anterior, cabe señalar que la industria naviera portacontenedores a pesar de dar señales de una evolución favorable en cuanto a sus principales indicadores en los últimos trimestres, sigue enfrentada a una situación de mercado volátil y altamente competitiva, la cual se caracteriza por:

- **Débil expansión de la economía global**

Existe una relación directa entre el Producto Interno Bruto (PIB) mundial y el comercio internacional de bienes, el cual se realiza principalmente por medio del transporte marítimo en contenedores. Para 2017 y 2018, se han observado tasas de crecimiento del PIB mundial levemente superiores al promedio de los últimos siete años, y del mismo modo, se observó un fuerte crecimiento de los volúmenes transportados durante el 2017, el cual llegó a ser el más alto de los últimos siete años. Sin embargo, para 2018 se observa una fuerte reducción del crecimiento de los volúmenes transportados, afectado principalmente por el escenario económico mundial, el cual según las proyecciones actuales podría extenderse para el 2019, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

## Evolución de la producción y comercio mundial



Fuente: Fondo Monetario Internacional - Perspectivas de la Economía Mundial Abril-19, Clarkson Research Abril-19.

En su reporte de abril de 2019, el Fondo Monetario Internacional (FMI) informó que en 2018 la actividad económica a nivel mundial registró un incremento anual de 3,6%. Este crecimiento es levemente inferior al registrado en 2017, pero ambas cifras representan los registros más altos de los últimos períodos. En cambio, para el 2019 el FMI proyecta un crecimiento de 3,3%; fuertemente disminuido por las posibles implicancias negativas en el crecimiento mundial derivadas del conflicto comercial entre Estados Unidos y China. Considerando esta fluctuación en el crecimiento, y sumado que durante 2016 y 2015 se registraron los crecimientos del PIB mundial más bajos de los últimos años, levemente más altos al proyectado para 2019, se evidencia todavía crecimientos moderados en estos indicadores y en sus proyecciones.

De manera consistente con lo anterior, en 2018 el crecimiento de la demanda de transporte en contenedores fue de un 4,2%, registrándose una reducción del crecimiento con respecto a 2017 y se estima que esta tendencia se mantenga en 2019, dado que su comportamiento está altamente vinculado y es consistente con la evolución y las perspectivas del crecimiento económico mundial. Al finalizar el año, se proyectaba para 2019 un crecimiento de 4,0% en la demanda de transporte en contenedores, levemente inferior al de 2018. A pesar de lo anterior, estos crecimientos en la demanda, aun siendo menores a los del inicio de la última década, ya son suficientes para continuar absorbiendo los crecimientos esperados en la oferta para los próximos años.

Cabe señalar, que la menor proyección de crecimiento en los volúmenes transportados para el 2019 respecto al 2018 se explica principalmente por el posible impacto estimado en los tráficos desde Asia (Transpacífico y Lejano Oriente) de las medidas arancelarias implementadas por China y Estados Unidos a sus importaciones, las cuales están siendo consideradas por los analistas en sus proyecciones.

El menor crecimiento del PIB en 2018, el cual se ha extendido también para 2019, se debió a que el desarrollo de gran parte de las economías se mantuvo con respecto al año anterior, aunque levemente afectado por el decaimiento de algunas de estas durante el segundo semestre del año.

Esto, en un contexto global de debilitamiento financiero, incertidumbre de la política comercial – especialmente entre Estados Unidos y China– y aumento de la preocupación por el crecimiento de China y Turquía. A esto se sumaron las discusiones acerca de la aplicación de la nueva normativa de emisiones de combustibles en la industria automotriz alemana, los desastres naturales que afectaron a Japón y el riesgo financiero en Italia.

A pesar de que los riesgos han disminuido, para 2019 se proyecta un menor crecimiento mundial; en parte, porque se mantienen los factores observados desde la segunda mitad del 2018 y, también, porque este escenario podría agravarse con los incrementos arancelarios previstos si no se logra un acuerdo de salida entre el Reino Unido y la Unión Europea, y si la desaceleración de China resulta mayor a la estimada. Para Latinoamérica, el crecimiento previsto también se ha visto afectado; principalmente, por la menor inversión en México y la aún más severa contracción económica de Venezuela, situaciones compensadas parcialmente por las mejores perspectivas económicas para Brasil y la reducción del desbalance en la economía de Argentina.

- **Permanencia de la sobreoferta de capacidad**

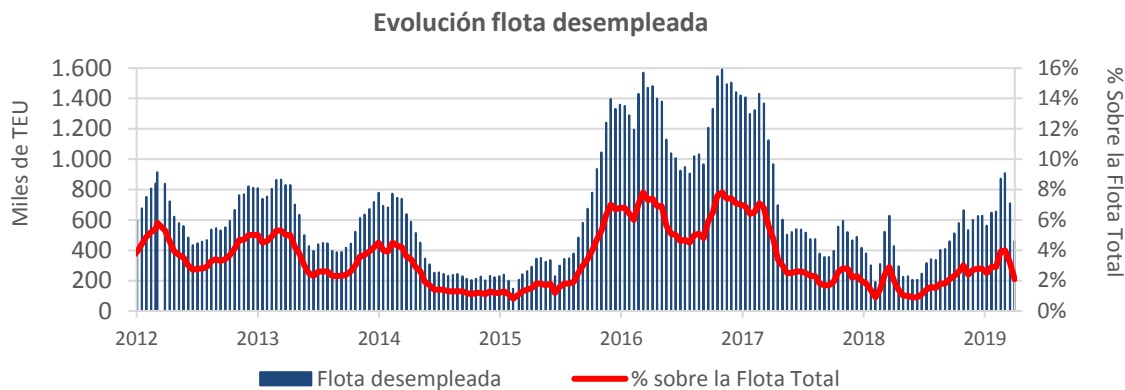
La desaceleración económica mundial posterior a la crisis de 2008-2009 y el alto ritmo de crecimiento y de compromisos de construcción de portacontenedores generó un exceso de capacidad instalada que sigue teniendo impactos significativos en los mercados y en la industria. Desde entonces, la mayoría de las principales compañías navieras del mundo han tomado medidas para volver a la condición de equilibrio entre oferta y demanda.

Entre las acciones realizadas por las compañías navieras de forma individual, pero ampliamente aplicadas dentro de la industria, destacan: el cierre y reestructuración de servicios de transporte, la suspensión de viajes, la detención de parte de su flota, la reducción en la velocidad de navegación y el desguace de naves en desuso.

Del mismo modo, y con creciente importancia, las compañías navieras han promovido acuerdos de operación conjunta, alianzas operacionales en los tráficos principales y mayor consolidación vía fusiones y adquisiciones. De esta forma, han logrado una mayor eficiencia en la utilización de los recursos y un plan de crecimiento más ordenado y coherente con las necesidades conjuntas de las alianzas globales, lo cual ha propiciado una mayor racionalidad en la construcción de naves y en su posterior posicionamiento.

Al 31 de marzo de 2019, las naves en construcción representan el 11,7% de la flota mundial en operación, según datos de Alphaliner, cifra que se encuentra dentro de los niveles mínimos históricos registrados. De igual forma, el foco de la industria en una mayor eficiencia y en una mayor coordinación en las inversiones a través de las alianzas globales, se ve reflejado en la mayor proporción de naves de mayor tamaño en las futuras entregas de flota: el 35% de las naves en construcción tiene una capacidad superior a los 18.000 TEU, lo cual implica un aumento de 48,8% de la capacidad existente en dicho segmento.

A pesar de estos esfuerzos, el menor dinamismo de la demanda por transporte ha seguido provocando una sobreoferta de capacidad. Un indicador de este fenómeno, además de las bajas tarifas de flete y volatilidad en éstas, es la flota detenida, indicador que desde mediados de 2018 observó una leve tendencia al alza, el que se asocia al efecto de la disminución de las tarifas de arriendo frente a las menores perspectivas de actividad, y la aplicación a nivel global, a partir de enero de 2020, de la nueva regulación que reducirá la presencia de azufre en los combustibles de las naves, lo que aceleraría el proceso de reciclado de las naves para reinversiones por el incremento en el costo operacional de dichas naves.



*Fuente: Alphaliner- Reporte Mensual abril-19*

Sin embargo, durante los meses de marzo y abril se ha observado una reducción de este indicador debido a que parte de la flota desempleada se estaría reintegrando a la flota activa para cubrir posiciones de naves a las que se les están instalando los sistemas de filtros de aire, como opción para el cumplimiento de las nuevas normativas de emisión de sulfuros al aire. En la actualidad, la flota detenida corresponde principalmente a naves de tamaño entre 1.000 y 5.000 TEU.

Los actuales niveles de flota desempleada son bajos en comparación a los observados durante 2016 e inicios de 2017, explicado por la apertura de la ampliación del canal de Panamá, en julio de 2016, lo que provocó el reemplazo de un gran número de naves del segmento Panamax (del máximo tamaño que podían circular por el antiguo canal), sumado al importante número de naves de gran tamaño y alta eficiencia entregado durante los años 2014 y 2015, especialmente en este último.

Producto de la rápida asimilación de este nuevo escenario por parte de la industria en dicho periodo, se generó un alto nivel de desguace de naves, siendo 2016 y 2017 el primer y tercer registro histórico más alto de este indicador, respectivamente. Sin embargo, en 2018 el desguace de naves alcanzó el 0,5% de la flota mundial existente a principios del año, siendo el menor registro de los últimos siete años, lo cual se explica por a la incorporación de una parte de la flota detenida a la nueva configuración de servicios de la industria cuando, en abril de 2017, se inició la operación

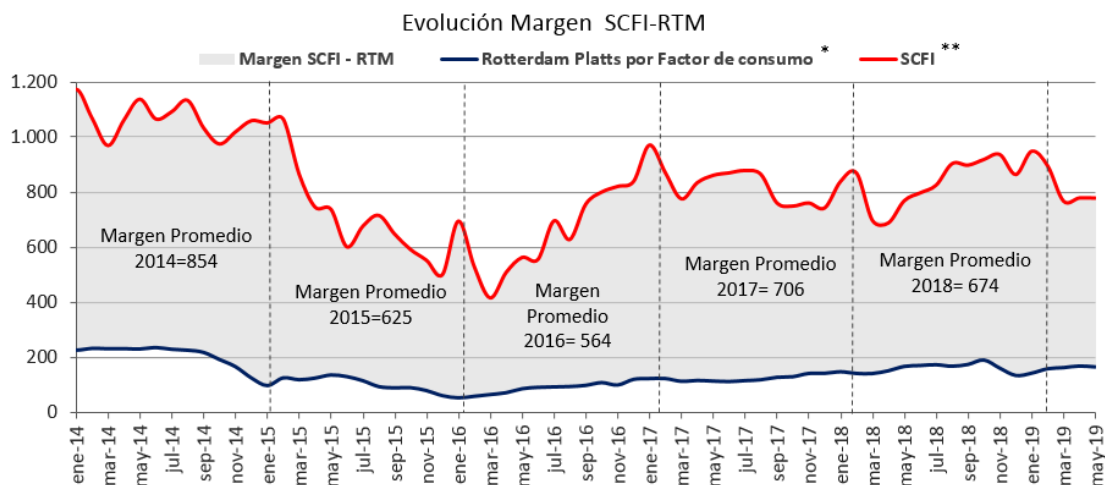
de las nuevas alianzas globales, y a fuerte esfuerzo realizado por la industria durante los años anteriores.

Sin embargo, y tal como se indicó previamente, se estima que la puesta en marcha de la nueva regulación sobre los combustibles en 2020 acelere en 2019 el proceso de reciclado de las naves para reinversiones, especialmente las de menor eficiencia de consumo de combustible debido al incremento en costo operacional por el mayor precio del nuevo combustible proyectado, estimándose que desguace de naves alcance un 1,4% respecto a la flota total mundial en 2019.

• **Alta competencia y baja rentabilidad en el mercado de transporte.**

Para la mayoría de los tráficos, las tarifas de flete –deducido el costo de combustible (tarifas ex-bunker)– continúan siendo muy inferiores a los niveles históricos y a los que la industria podría considerar como de un equilibrio sostenible para obtener un adecuado retorno sobre sus activos.

El área en gris presentada en gráfico a continuación representa una aproximación al margen ex-bunker con el cual las compañías deben costear la totalidad de sus otros costos de operación y financieros, entendiéndose que un incremento del margen podría permitirles obtener una mejor posición para costear la totalidad de sus gastos y alcanzar utilidades.



\* Precio promedio del combustible (IFO 380) en el puerto de Rotterdam, aplicado un factor de consumo por TEU de 0,4 Ton/TEU

\*\* Shanghai Containerized Freight Index.

Fuente: Shanghai Shipping Exchange, Índice del precio promedio del combustible tipo IFO 380 en el puerto de Rotterdam.

En los últimos años se ha observado una gran variabilidad del índice Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), que a comienzos del 2016 registró su nivel histórico más bajo. Durante los siguientes dos años, el índice presentó un precio promedio anual cada vez más alto y una relevante mayor estabilidad respecto de lo observado durante 2015 y 2016. El comportamiento estacional del índice se pudo evidenciar especialmente durante 2018, con una disminución en el período de menores volúmenes (slack season) y un aumento hacia a la temporada *peak* (junio a septiembre). Este efecto



de baja inicial y posterior alza en las tarifas se ve incrementado regularmente por la alta concentración de naves entregadas durante la primera mitad del año, lo que afecta también las tarifas en dicho periodo.

Sin embargo, al considerar el efecto del precio del combustible, cuya tendencia al alza ha sido moderada, pero continua desde 2016, observándose un precio promedio mayor cada año, el nivel de tarifas ex-bunker aún se mantiene por debajo de lo esperado para una adecuada rentabilidad.

Respecto a la reciente evolución de estos indicadores, se puede observar en el gráfico que los márgenes promedios observados durante el último trimestre de 2018 y el primer trimestre de 2019 se han incrementado en relación a sus mismos periodos del año anterior, mejorando en parte el escenario operacional de la industria respecto al año anterior. Este escenario se logró gracias a la extensión del nivel de tarifas observadas en la temporada de 2018 alta hasta el cierre del año, ayudado además por la caída del precio de combustible durante el último trimestre de 2018.

- **Alta volatilidad e incertidumbre en el precio del combustible**

En la industria de transporte marítimo, el combustible es uno de los principales insumos de la operación logística. Debido a su significativa influencia en los costos de operación, el precio del combustible, comúnmente, se encuentra indexado a las tarifas de los contratos con los clientes para la prestación de servicios de transporte.

El precio del combustible se mantuvo en niveles muy altos hasta mediados de 2014; luego mostró una caída significativa hasta finales de 2015, seguida de un repunte moderado durante 2016, tendencia que se mantuvo durante los siguientes años. En 2018, el precio del combustible alcanzó niveles muy superiores a los observados desde 2015 y que, a pesar de la caída experimentada en el último trimestre que lo devolvió a los niveles del comienzo del año, cerró con el precio promedio más alto de los últimos cuatro años.

La alta volatilidad observada en el último trimestre de 2018 se debe, en parte, a los cambios que está generando la ya inminente aplicación de la nueva normativa sobre emisiones de sulfuro al aire en la industria naviera, que la obligará a utilizar a nivel mundial, a partir de enero de 2020, un combustible que contenga un nivel máximo de azufre de 0,5%, muy inferior al 3,5% que contiene el que se utiliza actualmente en los grandes trayectos oceánicos. Esto reducirá la demanda mundial por este combustible de forma importante en el corto plazo e incrementará el costo de operación de la industria naviera, debido al mayor precio que tendría el nuevo producto bajo en azufre. Aun cuando la industria del petróleo ha anunciado que lo producirá y distribuirá, todavía no está disponible ni se conoce su precio exacto.

La industria naviera ha logrado avances importantes en la racionalización del uso de sus recursos y en la optimización de sus operaciones, manteniendo el foco en la reducción de los costos operacionales, el aumento de la productividad y una mayor utilización de activos y eficiencia en el

consumo del combustible. Actualmente, el proceso de cambio tecnológico está prácticamente concluido. Todos los grandes operadores y alianzas globales operan una porción significativa de sus volúmenes en naves eficientes y de gran tamaño. Esto explica, en gran medida, la disminución de las nuevas órdenes de naves y la reducción constante en el inventario de naves en construcción.

Sin embargo, las medidas medioambientales que comenzarán a aplicarse desde 2020 están llevando a la industria a un nuevo proceso de cambio, que implica no solo realizar pruebas, evaluaciones y planes de inversión para cumplir la nueva normativa de forma eficiente y sustentable –las que por el momento son acotadas dentro de la flota total–, sino, también, visualizar en el largo plazo la posibilidad de un nuevo paradigma de operación basado en el gas natural licuado (GNL).

- **Proceso de consolidación en búsqueda de eficiencias.**

Aun cuando existe un número importante de participantes dentro de la industria naviera portacontenedores, especialmente en el segmento de compañías de menor tamaño, se ha observado durante los últimos años una creciente evolución hacia la mayor consolidación de la industria.

La importante ola de fusiones y adquisiciones de la industria se inició con la combinación del negocio de portacontenedores de CSAV y HLAG, en 2014, la cual, posteriormente se fusionó con la naviera árabe UASC, en mayo de 2017, posicionándose HLAG desde entonces dentro de las cinco navieras más grandes a nivel mundial en términos de capacidad de arrastre.

Otras operaciones relevantes han sido la adquisición de la naviera chilena CCNI por parte de la alemana Hamburg Süd y la posterior compra de Hamburg Süd por parte de la naviera danesa Maersk, concluida esta última en noviembre de 2017 (hoy siguen operando de forma independiente, pero coordinada). Para concretar esta adquisición, fue necesario que, por su alta concentración en negocio de cabotaje en Brasil, Maersk se desligara de este negocio, el que fue adquirido por CMA CGM, naviera francesa que previamente había comprado a la japonesa APL.

Las principales navieras asiáticas también realizaron importantes operaciones de fusiones y adquisiciones. La compañía naviera China Shipping se fusionó con la también naviera de origen chino, COSCO, la que posteriormente concretó la adquisición de la compañía hongkonesa Orient Overseas Container Lines (OOCL), en julio de 2018. Adicionalmente, se anunció la asociación de las tres principales compañías navieras japonesas (K-Line, NYK y MOL) en una sola entidad, que comenzó a operar de forma conjunta bajo el nombre de Ocean Network Express (ONE) en 2018. Sin embargo, a pesar de concretarse la adquisición de OOCL y del inicio de operaciones de ONE, estas compañías se mantienen como entidades independientes, sin capturar todavía todas las sinergias potenciales de una integración completa.

Lo anterior evidencia que el mayor tamaño de las compañías navieras involucradas en transacciones de este tipo agrega mayores complejidades en estos procesos, mayores costos y menores eficiencias obtenidas, generando un rendimiento decreciente de los beneficios asociados a la mayor escala de operación.

En este proceso de consolidación ha sido relevante, también, la quiebra y cese de servicios de Hanjin Shipping, la séptima compañía de transporte de contenedores, medida en capacidad de arrastre, a esa fecha y la mayor naviera coreana. Esta quiebra, ocurrida en 2016, es la más grande que ha enfrentado la industria portacontenedores.

La materialización de estas transacciones y la quiebra de Hanjin han llevado a que, al término de 2018, los diez principales operadores del mundo concentren sobre el 83% de la capacidad instalada, mientras que los primeros cinco mantienen sobre un 64%.

Si bien no se han anunciado nuevas consolidaciones para los próximos años, el trabajo en esta línea continúa para todas las compañías en la industria, ahora principalmente enfocadas en la integración efectiva y en la generación de sinergias tras las fusiones. Los mayores operadores mundiales ya han alcanzado tamaños que les permitirían la generación de economías de escala, con el consiguiente efecto en sus costos, optimización de flota y un mayor alcance de su red de servicios.

Del mismo modo, durante los últimos años han aumentado los acuerdos de operación conjunta y alianzas operacionales para mejorar los niveles de servicio a sus clientes, ampliando la cobertura geográfica y obteniendo, a la vez, economías de escala y de red muy significativas. Estos esfuerzos han sido muy relevantes y han permitido la formación de importantes alianzas operacionales globales.

La actual estructura de alianzas anunciada durante el 2016 y que comenzó a operar de forma global en los distintos tráficos durante el segundo trimestre de 2017, concentra cerca del 90% de la capacidad total de transporte en los principales tráficos de largo alcance este-oeste de la industria. Los principales cambios en este reordenamiento fueron la disolución de las alianzas Ocean Three, G6 y CKYHE, para dar origen a dos nuevas alianzas: Ocean Alliance, lideradas por CMA CGM y COSCO, y THE Alliance –esta última, integrada por HLAG–, además de la alianza 2M entre Maersk y MSC, que incorpora a HMM como comprador de espacio.

En resumen, La industria portacontenedores continúa operando en un desafiante escenario para todos sus participantes, aun cuando muestra mejoras significativas en algunos indicadores clave, que justifican mejores perspectivas. Si bien todavía no se observa una recuperación consistente en los múltiples tráficos, durante los primeros meses de 2019 se ha mantenido la evolución positiva de 2018; principalmente, en las rutas desde el Lejano Oriente, pero bajo los niveles de tarifas más altas observadas en 2013 y 2014. Por otra parte, la mejora de los indicadores de flota en los últimos trimestres permite mantener las proyecciones de estabilidad futura para el balance oferta-

demanda, a pesar de la revisión a la baja de las estimaciones de crecimiento económico y la consecuente menor actividad esperada para la industria de transporte marítimo. Los avances se han visto en parte reflejados en el incremento de los resultados operacionales de muchos de los actores de la industria en 2017 y 2018. Sin embargo, la implementación de la nueva norma medioambiental IMO 2020, que entrará en vigencia desde enero de 2020 y que reduce la presencia de azufre en los combustibles utilizados por las naves como medida de control de las emisiones de sulfuros al aire, mantiene un escenario de incertidumbre frente al grado de impacto que generarán los cambios; especialmente, el inminente incremento en el precio del insumo por el que optará más del 90% de la flota actual en 2020. La industria, en tanto, continúa adecuadamente enfocada en el nuevo paradigma asociado a la optimización de los costos operacionales, derivados del intensivo proceso de consolidación de los últimos años y a una operación colaborativa, a través de las alianzas y acuerdos de operación conjunta. Lo anterior es especialmente importante para hacer frente a las presiones sobre los costos que la recuperación del mercado puede significar, tanto en el mercado de arriendo de naves como en los servicios marítimos y portuarios.

#### **b) Segmento Otros Servicios de Transporte**

Las distintas actividades de transporte marítimo de vehículos que opera CSAV de forma directa también se han visto afectadas por el menor crecimiento demanda mundial por transporte desde 2009 y por el exceso de oferta generado. El negocio de transporte de vehículos a nivel global ha enfrentado volatilidad en la demanda por transporte a partir de la crisis financiera de 2008, la cual está estrechamente vinculada a la situación económica de los mercados de importación y a los cambios en los países productores.

CSAV transporta vehículos principalmente desde Asia, Europa, Estados Unidos y la costa este de Sudamérica hacia los mercados de la costa oeste de Sudamérica, siendo Chile y Perú los de mayor volumen. Estos últimos mercados han evolucionado positivamente desde 2016 por un mayor dinamismo económico y por las mejores expectativas de los consumidores respecto a las condiciones económicas imperantes, con un efecto muy significativo en la importación y venta de vehículos.

En Chile, principal mercado de CSAV, a pesar de observarse una leve disminución de la actividad respecto a 2018, la venta de vehículos nuevos durante los primeros meses de 2019 aún se mantiene dentro del buen nivel alcanzado al inicio de 2018, nivel alcanzado luego de una recuperación constante de las ventas desde 2016. Durante los primeros cuatro meses de 2019, se comercializó la cantidad de 127.738 unidades de vehículos livianos, lo que equivale a una caída de un 4,6% respecto al mismo periodo del año anterior. En el segmento de camiones se comercializaron 4.385 unidades, las cuales representan una disminución de un 3,1% en relación con el mismo periodo del año anterior. Para el segmento de buses, se comercializaron 1.531 unidades, las cuales representan un incremento de 59,3% en relación con el año anterior, producto del proceso de renovación de la

flota de Transantiago realizado fuertemente durante enero y febrero, sin embargo, estos vehículos son principalmente producidos en la región y transportado vía terrestre (Fuente: ANAC).

En Perú, el segundo mayor mercado de CSAV, durante los dos primeros meses de 2019, la venta de vehículos livianos aumentó un 2,5%, al totalizar 26.806 unidades. Por su parte, la venta de camiones disminuyó en un 9,4% respecto al año anterior, con 2.462 unidades acumuladas vendidas en enero y febrero de 2019, pero que no alcanzó a compensar totalmente el crecimiento neto en este mercado (fuente: SUNARP-AAP). Por lo tanto, al evaluar de forma conjunta la evolución de los mercados de CSAV, se puede concluir que durante los primeros meses de 2019 se han mantenido de forma relativa de las condiciones observadas durante el 2018.

Lamentablemente, debido a la sobrecapacidad en la industria de transporte de vehículos a nivel global, la positiva evolución de los volúmenes transportados hacia los mercados locales en que opera CSAV durante los últimos años, no se ha traducido en un incremento en las tarifas de flete. A lo que debemos sumar el aumento en los costos de arriendo de naves observado durante los últimos trimestres, debido a las mejores proyecciones de crecimiento a nivel global, y el incremento del precio del combustible durante el año, lo que generó mayores presiones para el negocio.

### 3. Análisis de los Riesgos de Mercado

Como se describe en la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados, la inversión que CSAV mantiene en HLAG es hoy su principal activo (85% del total de activos al 31 de marzo de 2018), por lo que aunque los riesgos de mercado del negocio portacontenedores no se reflejan directamente en los flujos de efectivo de la Compañía, sí lo hacen indirectamente puesto que dichos efectos afectan los resultados de HLAG y con ello el valor de la inversión que CSAV mantiene en dicho negocio conjunto, así como también, el flujo esperado de dividendos y sus necesidades de capital. Por esta razón, y aun cuando CSAV aportó a HLAG la totalidad de su operación de portacontenedores mediante la combinación de negocios realizada en 2014, los principales riesgos de negocio siguen siendo aquellos relacionados con la industria de transporte de contenedores.

Dicho lo anterior, es importante destacar que HLAG posee una administración independiente que gestiona y controla sus riesgos en forma autónoma y de acuerdo con los estándares de una sociedad abierta y regulada en Alemania.

Por otro lado, los principales riesgos que enfrenta la Compañía, tanto en el negocio portacontenedores como en el desarrollo de sus negocios de operación directa (segmento de otros servicios de transporte), provienen principalmente de una disminución en la demanda por transporte marítimo, de un aumento en la oferta de espacio o capacidad de transporte, de una caída en las tarifas y de un aumento en el precio del petróleo. Otros riesgos que pueden afectar a la industria son el aumento de la competencia por participación de mercado (volúmenes), los

riesgos de obsolescencia de activos (riesgo tecnológico), los riesgos medioambientales y los potenciales cambios en la regulación.

Respecto a la demanda, para el negocio portacontenedores el principal riesgo proviene de la situación económica mundial y el impacto de una desaceleración global. Las últimas cifras publicadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) hacen prever un debilitamiento del crecimiento global respecto a años anteriores, pero que no significaría un cambio material de las condiciones actuales de crecimiento para el presente año, no proyectándose cambios que involucren riesgos significativos en el corto plazo.

Respecto a la oferta, existe el riesgo de que las nuevas construcciones de naves provoquen que la oferta de transporte marítimo sobrepase la demanda futura, aumentando el desbalance entre oferta y demanda y la presión sobre las tarifas de flete, aunque hoy el inventario de naves portacontenedores en construcción está en niveles históricamente bajos. Adicionalmente, la flota detenida ha disminuido considerablemente respecto a los altos niveles observados a fines del 2016, debido al desguace de las mismas e incorporación de éstas a la flota operada actual, disminuyendo el riesgo de un aumento relevante en el desbalance de oferta y demanda dentro de la industria, dada la posibilidad de que ésta se incorporase nuevamente a la flota operada.

Por otro lado, en el negocio de transporte de vehículos el principal riesgo sigue siendo la debilidad de los mercados relevantes para CSAV (costa oeste de Sudamérica) y el equilibrio a nivel mundial de la oferta y demanda por transporte naviero en naves *Roll-on Roll-off* ("RO-RO"), siendo CSAV un operador de nicho en este negocio.

Adicionalmente, el precio del combustible ha mostrado un incremento durante los últimos años y sigue presentando cierta volatilidad respecto a su evolución futura. De forma de mitigar este riesgo, en el negocio de transporte de vehículos una parte de las ventas de flete se reajustan con la variación del precio del combustible, y para aquellas ventas a precio fijo o porciones no cubiertas por dicho ajuste, se contratan coberturas de precio de combustible descritas con mayor detalle en la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados.

Respecto al riesgo de variabilidad de la tasa de interés, al 31 de marzo de 2018, CSAV mantiene sólo una parte de sus pasivos financieros a tasas variables indexadas a la tasa Libor. La Compañía no tiene derivados para cubrir la variación de la tasa Libor.

Respecto al riesgo de variabilidad del tipo de cambio, la Compañía tiene la mayor parte de sus ingresos y costos operacionales en dólares estadounidenses, sin embargo, existen ciertos activos y pasivos en otras monedas los cuales se detallan en la Nota 33 de los Estados Financieros Consolidados. Al 31 de marzo de 2018, CSAV no mantiene coberturas de tipo de cambio, y gestiona el riesgo de variación de tipo de cambio sobre el capital de trabajo convirtiendo periódicamente a

dólares estadounidenses cualquier saldo en moneda local que exceda las necesidades de pago en esa moneda.

#### 4. Índices Financieros

Los principales indicadores financieros al 31 de marzo de 2019 son los siguientes:

##### a) Índice de Liquidez

Índices de Liquidez		al 31 de marzo de 2019	al 31 de diciembre de 2018
Liquidez Corriente	= $\frac{\text{Activos Corrientes}}{\text{Pasivos Corrientes}}$	0,700	1,579
Razón Ácida	= $\frac{\text{Activo Corriente - Inventario}}{\text{Pasivos Corrientes}}$	0,650	1,424

- Liquidez Corriente:** Este índice disminuyó respecto a diciembre de 2018 debido a un aumento en los pasivos corrientes (173% / MMUS\$ 53,8) compensado en parte por un aumento de los activos corrientes (21% / MMUS\$ 10,3). El aumento en los pasivos corrientes al 31 de marzo de 2019 se explica principalmente por la aplicación de la norma IFRS 16 “Arrendamientos”, el cual generó un registro de un pasivo por arrendamiento clasificado como Pasivo financiero corriente y por la obtención del préstamo otorgado por la matriz Quiñenco. Por su parte, el aumento de los activos corrientes se explica principalmente por el incremento en la cuenta Efectivo y equivalente del efectivo generado por la obtención del préstamo indicado anteriormente. Todos estos incrementos están explicados en el punto 1 letra a) del presente informe.
- Razón Ácida:** Este índice disminuyó respecto a diciembre de 2018, debido al aumento en los pasivos corrientes (173% / MMUS\$ 53,8), la cual fue parcialmente compensada por el incremento de los Activos corrientes descontados sus inventarios (25% / MMUS\$ 10,9). Tanto el aumento en los activos como en los pasivos financieros se encuentran explicados en el índice anterior, mientras que el inventario se incrementó entre los periodos, contribuyendo levemente a la disminución del indicador.

##### b) Índice de Endeudamiento

Índices de Endeudamiento		al 31 de marzo de 2019	al 31 de diciembre de 2018
Endeudamiento	= $\frac{\text{Pasivos Totales}}{\text{Patrimonio}}$	0,082	0,060
Endeudamiento de Corto Plazo	= $\frac{\text{Pasivos Corrientes}}{\text{Pasivos Totales}}$	0,481	0,244
Endeudamiento de Largo Plazo	= $\frac{\text{Pasivos No Corrientes}}{\text{Pasivos Totales}}$	0,519	0,756
Cobertura Gastos Financieros	= $\frac{\text{Resultado antes de Impuestos e Intereses}}{\text{Costos Financieros}}$	-1,574	0,668



- **Endeudamiento:** Este índice empeoró en relación a diciembre de 2018 por un aumento de los Pasivos Totales (MMUS\$ 49,0 / 38% var.), acorde a lo explicado en la sección 1 a) del presente informe, compensado parcialmente por un aumento del patrimonio (MMUS\$ 18,2/ 1% var.), generado principalmente por la variación en la inversión de HLAG, explicada previamente.
- **Endeudamiento de Corto Plazo:** Este índice aumentó respecto a diciembre de 2018, debido a un incremento en los pasivos corrientes (MMUS\$ 53,8 / 173% var.), compensado parcialmente por el aumento de los pasivos totales (MMUS\$ 49,0 / 38% var.), explicada en la sección 1 a) del presente informe.
- **Endeudamiento de Largo Plazo:** Este índice disminuyó respecto a diciembre de 2018 debido al aumento en los pasivos totales (MMUS\$ 49,0 / 38% var.), y por la disminución los pasivos no corrientes (MMUS\$ -4,8 / -5% var.), ambos efectos explicados en la sección 1 a) del presente informe.
- **Cobertura de Gastos Financieros:** Este índice disminuyó en relación a diciembre de 2018, debido a un menor resultado antes de impuestos e intereses (actividades operacionales) por el periodo 2019 (MMUS\$ -5,8 / -156% var.), compensado por una disminución de los costos financieros acumulados (MMUS\$ -4,2 / 76% var.) respecto a diciembre 2018, ambos efectos explicados en la sección 1 b) del presente informe.

### c) Índice de Rentabilidad

Índices de Rentabilidad		al 31 de marzo de 2019	al 31 de diciembre de 2018
Rentabilidad del Patrimonio	= $\frac{\text{Resultado Controladora}}{\text{Patrimonio Promedio}}$	0,0153	0,0086
Rentabilidad del Activo	= $\frac{\text{Resultado Controladora}}{\text{Activos Promedio}}$	0,0142	0,0081
Rendimiento	= $\frac{\text{Resultado de Actividades Operacionales}}{\text{Activos Operacionales Promedio}^*}$	-0,0010	0,0018
Retorno de Dividendos	= $\frac{\text{Dividendos Pagados en los últimos 12 meses}}{\text{Precio de Mercado de la Acción}}$	0,0000	0,0000
Resultado por Acción	= $\frac{\text{Resultado Controladora}}{\text{Número de Acciones}}$	0,0009	0,0005
Valor Bursátil de la Acción (en pesos chilenos)	=	22,9	19,7

\* Activos operacionales: Activos Totales menos Impuestos Diferidos y Activos Intangibles.  
Promedio: (Valor al cierre del período + Valor 12 meses previo al cierre del período) / 2

- **Rentabilidad del Patrimonio:** El indicador aumentó en comparación con el observado a diciembre de 2018, debido a un mejor resultado atribuible a los controladores por MMUS\$ 32,5 acumulado por el periodo terminado al 31 de marzo 2019 en comparación a las

utilidades de MMUS\$ 18,2 del periodo de 2018 (MMUS\$ 14,3 / 78% var.), manteniéndose relativamente constante el patrimonio promedio (MMUS\$ 1,0/ 0%).

- **Rentabilidad del Activo:** Este índice aumentó respecto a diciembre de 2018, debido a un mejor resultado atribuibles a los controladores, antes explicado (MMUS\$ 14,3 / 78% var.), compensado levemente por un mayor activo promedio (MMUS\$ 23,3 / 1% var.).
- **Rendimiento Activos Operacionales:** El índice disminuyó en relación a diciembre de 2018, debido a un menor Resultado de actividades operacionales, pasando de un resultado acumulado de MMUS\$ 3,7 para el periodo 2018 a uno de MMUS\$ -2,1 al primer trimestre de 2019 (MMUS\$ -5,8/ -156% var.), y por un mayor Activo operacional promedio (MMUS\$ 26,2 / 1% var.).
- **Retorno de Dividendos:** Este índice se mantuvo constante producto que no se han distribuido dividendos durante el periodo terminado al 31 de marzo de 2019 y por el ejercicio 2018.
- **Resultado por Acción:** La utilidad por acción aumentó respecto a diciembre de 2018 producto de un mejor resultado (MMUS\$ 14,3 / 78% var.), acorde a lo explicado en el primer indicador de este subgrupo de ratios, manteniéndose sin variación el número total de acciones emitidas y suscritas.
- **Valor bursátil de la acción:** El valor de la acción al 31 de marzo de 2019 aumentó un 16% en relación al 31 de diciembre de 2018.

#### d) Índice de Actividad

Índices de Actividad		al 31 de marzo de 2019	al 31 de diciembre de 2018
Rotación de Inventario	= $\frac{\text{Costo de Combustible}}{\text{Inventario Promedio}}$	5,264	4,968
Permanencia de Inventarios	= $\frac{\text{Inventario Promedio} * 360}{\text{Costo de Combustible}}$	68,4	72,5

Inventario Promedio: (Inventario al cierre del período + Inventario 12 meses previo al cierre del período) / 2

- **Rotación de Inventario:** Este indicador aumentó respecto al observado al 31 de diciembre de 2018, debido a un aumento en el inventario promedio (MMUS\$ -0,3 / -8% var.), compensado parcialmente por un menor costo de combustible (MMUS\$ -0,5 / -3% var.).
- **Permanencia de Inventario:** Debido a que la Rotación de inventarios aumentó (indicador previamente analizado) la permanencia de estos mismos disminuyó en relación a diciembre 2018, pasando de 72,5 a 68,4 días.