



Informe Inversionistas 2T 2015

28 de Agosto 2015





3	Hechos Relevantes
4	Notas Relevantes
5	Análisis Estado de Resultados
	a) Ingresos Ordinarios
6	b) Costos de Ventas
	c) Resultado Inversión en Hapag-Lloyd
7	d) Resultado del Ejercicio
	e) Resultado por Segmentos de Negocios
8	Situación de Mercado
	a) Segmento Portacontenedores
10	b) Segmento Otros Negocios
12	Posición de Caja
13	Deuda Financiera Neta
14	Perspectivas



Hechos Relevantes

- CSAV reportó una utilidad de MMUS\$ 9,1 durante el segundo trimestre de 2015, una mejora de MMUS\$ 67,6 comparado con igual trimestre del año 2014 cuando CSAV informó una pérdida de MMUS\$ 58,5 y un menor resultado de MMUS\$ 61,8 respecto al obtenido durante el primer trimestre de 2015 cuando CSAV reportó una utilidad de MMUS\$ 70,9.
- El resultado del segundo trimestre se explica principalmente por el positivo resultado de la inversión en Hapag-Lloyd AG (HLAG) de MMUS\$ 19,5, el que fue compensado parcialmente por el gasto en impuestos de MMUS\$ 12,9 asociado mayoritariamente a los efectos de la variación del tipo de cambio del Euro sobre la estructura de financiamiento entre CSAV y las subsidiarias del Grupo asociadas a la inversión en HLAG. Por su parte, el año anterior las operaciones de transporte portacontenedores de CSAV reportaron una pérdida de MMUS\$ 51,4 a igual periodo (registradas como pérdida en operaciones descontinuadas).
- En relación a los otros servicios de transporte de CSAV, distintos de portacontenedores, éstos reportaron una pérdida antes de impuesto de MMUS\$ 2,1 durante el segundo trimestre de 2015, levemente mejor que el obtenido durante el primer trimestre del presente año. Sin embargo, este resultado negativo, se compara positivamente con la pérdida de MMUS\$ 20,3 registrada en el segundo trimestre del año 2014.
- CSAV, gracias a los programas de reducción de los costos operacionales y de flexibilidad de flota que está desarrollando, ha sido capaz de manejar en parte los impactos negativos de la menor actividad en el transporte de vehículos observada desde 2014.
- Con el objetivo de mejorar la estructura de financiamiento, con fecha 11 de agosto de 2015 la Compañía comunicó el rescate anticipado total de los bonos emitidos en UF. El saldo a pagar será de UF 1.044.643 más los intereses devengados y no pagados al 10 de septiembre de 2015. El 10 de agosto de 2015, CSAV suscribió un contrato de crédito por MMUS\$ 45 con el Banco Itaú Chile, en dólares, a tasa variable a largo plazo y que será destinado principalmente a financiar el rescate anticipado de los bonos en UF ya mencionados.



Notas Relevantes

El 2 de diciembre de 2014, las actividades de transporte de contenedores de CSAV fueron fusionadas con las de la compañía alemana Hapag-Lloyd AG (HLAG). Por lo mismo, las actividades de transporte de contenedores de CSAV fueron desconsolidadas desde el 30 de noviembre de 2014 y clasificadas como *Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación* comenzando en diciembre de 2014.

Desde diciembre de 2014, los Estados Financieros de CSAV presentaron el resultado y cambios de patrimonio de HLAG basados en IFRS. El resultado de HLAG y su correspondiente ajuste de PPA son reconocidos bajo la cuenta del Estado de Resultados "Participación en ganancia (pérdida) de asociadas que se contabilicen utilizando el método de la participación" y la inversión en HLAG es debidamente reconocida bajo la cuenta de activo no corriente "Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación".

Con fines de realizar una mejor comparación, CSAV a partir de 2014 clasificó sus estados financieros con una separación proforma entre las operaciones relacionadas a servicios de portacontenedores y el resto de los servicios prestados por CSAV. Consecuentemente, las actividades de transporte de contenedores de CSAV han sido reclasificadas como operaciones discontinuadas.

Información adicional respecto a las actividades de transporte portacontenedores de HLAG, se encuentra disponible en la sección *Investor Relations* del sitio web de HLAG (http://www.hapag-lloyd.com/en/investor_relations/overview.html).



Análisis Estado de Resultados

Estado de Resultados

Cifras en millones de US\$

	2Q 15	1Q 15	2Q 14	QoQ	YoY	YTD 15	YTD 14	YoY
Ingresos Ordinarios	40,5	71,5	58,8	-43,4%	-31,2%	112,0	156,4	-28,4%
Costos de Ventas	(38,9)	(70,6)	(59,7)	-44,9%	-34,9%	(109,5)	(150,7)	-27,3%
Margen Bruto	1,6	0,9	(0,9)	74,3%	-273,7%	2,5	5,7	-56,5%
Gastos de Administración	(4,1)	(4,2)	(4,1)	-3,1%	-1,3%	(8,3)	(9,3)	-11,0%
Otros Operacionales	6,3	0,5	(18,3)	n.m.	-134,3%	6,7	(18,3)	-136,9%
Resultado Operacional	3,8	(2,8)	(23,3)	n.m.	-116,2%	0,9	(21,9)	-104,3%
Participación en ganancias de asociadas	19,5	59,1	3,6	-67,0%	n.m.	78,7	0,6	n.m.
Ingresos y Costos Financieros	(0,6)	(0,7)	(1,0)	-10,9%	-32,4%	(1,4)	(1,8)	-23,8%
Otros No Operacionales	(0,6)	1,5	(1,2)	-137,6%	-51,5%	1,0	0,5	95,2%
Impuestos	(12,9)	13,2	15,1	-198,2%	-185,8%	0,2	26,0	-99,1%
Ganancia (pérdida) atribuible a operaciones continuadas	9,2	70,3	(6,8)	-87,0%	n.m.	79,5	3,5	n.m.
Ganancia (pérdida) atribuible a operaciones descontinuadas	0,0	0,0	(51,4)	n.m.	n.m.	0,0	(127,3)	-100,0%
Ganancia (pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	9,1	70,9	(58,5)	-87,2%	-115,5%	80,0	(124,4)	-164,3%
EBITDA*	(1,2)	(2,0)	(4,1)	-39,8%	-71,2%	(3,2)	(2,0)	55,0%

(*) EBITDA = Resultado Operacional + Depreciación y Amortización. Se excluyen los efectos extraordinarios: en 2Q 14, la pérdida por la venta de participación en el negocio de DBHH de MMUS\$ 18,6 y en 2Q 15 el efecto positivo de MMUS\$ 5,6 por el reverso de ciertos pasivos asociados a las cuentas de cierre con Hapag-Lloyd AG.

a) Ingresos Ordinarios

Ingresos Operacionales

Cifras en millones de US\$

	2Q 15	1Q 15	2Q 14	QoQ	YoY	YTD 15	YTD 14	YoY
Ingresos operacionales	44,9	65,7	63,6	-31,6%	-29,3%	110,7	156,3	-29,2%
Grado de avance de ingresos	(4,5)	5,8	(4,8)	-177,6%	-6,2%	1,3	0,1	n.m.
Total Ingresos Operacionales	40,5	71,5	58,8	-43,4%	-31,2%	112,0	156,4	-28,4%

Los ingresos ordinarios de la Compañía ascendieron a MMUSD\$ 40,5 durante el segundo trimestre del 2015, lo que significa una disminución de MMUSD\$ 31,0 respecto al primer trimestre del presente año. Lo anterior se explica principalmente por término habitual de la temporada de transporte de carga refrigerada de fruta desde Chile a Estados Unidos y en menor medida por la menor actividad en la operación de transporte de vehículos.

Respecto a los ingresos ordinarios acumulados al primer semestre del 2015, estos ascendieron a MUSD\$ 112,0, lo cual representa una disminución de MUSD\$ 44,4 o 28,4% respecto a los ingresos acumulados registrados en igual periodo del 2014. Esta caída se explica principalmente por las negativas condiciones en los mercados de la costa oeste de Sudamérica y sus efectos en menores importaciones de vehículos hacia Chile y Perú, así como en las caídas asociadas en las tarifas de flete.



Del mismo modo, dado que un porcentaje significativo de las tarifas de flete de la Compañía tienen asociado un recargo de combustible conocido como “bunker adjustment factor” o BAF, los efectos en éstas han sido negativos en el ingreso, pero más que compensados por el impacto positivo que dicha caída ha tenido en los costos de combustible.

b) Costos de Ventas

Costos de Venta	2Q 15	1Q 15	2Q 14	QoQ	YoY	YTD 15	YTD 14	YoY
Cifras en millones de US\$								
Costo de carga, intermodal y otros relacionados	(8,7)	(16,5)	(30,8)	-47,1%	-71,6%	(25,2)	(51,2)	-50,7%
Arriendo de naves, gastos de puertos, canales y otros relacionados	(25,3)	(34,5)	(16,6)	-26,5%	52,9%	(59,8)	(63,8)	-6,2%
Gastos de combustible	(6,4)	(9,4)	(11,9)	-31,8%	-46,4%	(15,8)	(29,1)	-45,8%
Otros costos de los servicios prestados	(2,9)	(4,5)	(5,2)	-35,2%	-44,4%	(7,4)	(6,5)	13,4%
Grado de avance de gastos	4,5	(5,8)	4,8	-177,6%	-6,2%	(1,3)	(0,1)	2157,9%
Total Costos de Venta	(38,9)	(70,6)	(59,7)	-44,9%	-34,9%	(109,5)	(150,7)	-27,3%

Los costos de venta de CSAV ascendieron a MUSD\$ 38,9 durante el segundo trimestre del 2015, lo cual significa una disminución de MUSD\$ 31,7 con respecto a aquellos registrados al primer trimestre del presente año. Esta disminución se explica principalmente por el ya mencionado habitual término de la temporada de transporte de carga refrigerada y, en menor medida, por el efecto del menor precio del combustible. El precio promedio del combustible por tonelada llegó a US\$ 355 durante el segundo trimestre, lo que significa una disminución de 12,5% respecto al trimestre anterior y 43,6% respecto a igual trimestre del año 2014.

Respecto a los costos de venta acumulados a Junio de 2015, éstos alcanzaron a MMUS\$ 109,5 lo que representa una disminución de MMUS\$ 41,2 con respecto del primer semestre de 2014 y que se explican principalmente por la menor capacidad instalada para el transporte de vehículos y, en menor medida, por el positivo efecto en los costos del menor precio del combustible respecto de aquel observado durante 2014.

c) Resultado Inversión en Hapag-Lloyd

La participación de CSAV en los resultados de HLAG durante el segundo trimestre alcanzó una utilidad de MMUS\$ 19,5, que corresponde al 34% (valor patrimonial proporcional) del resultado informado por HLAG más los efectos de PPA correspondientes al período.

HLAG reportó durante el segundo trimestre de 2015 una utilidad atribuible a los propietarios de la controladora de MMEuro 28,4 que equivalen a MMUS\$ 30,4. Adicionalmente el efecto del PPA (“Purchase Price Allocation”) correspondientes a la inversión para el segundo trimestre de 2015 alcanzó a MMUS\$ 27,0.

Adicionalmente, CSAV también reconoce su 34% de participación en los resultados integrales informados por HLAG (otras reservas de patrimonio) que medido en dólares para el segundo trimestre de 2015 representó un utilidad de MMUS\$ 23,5.



Más detalles disponibles en la Nota 15 de los presentes Estados Financieros.

Saldo al 31 de marzo de 2015	1.798,3
<i>Participación en Resultados⁽¹⁾</i>	10,3
<i>Efecto del PPA en Resultados⁽¹⁾</i>	9,2
Total Participación en Resultados de HLAG ⁽¹⁾	19,5
Participación de otros resultados integrales de HLAG ⁽²⁾	23,5
Saldo al 30 de Junio de 2015	1.841,4

(1) Efecto en Estado de Resultados (34% participación)

(2) Resultado Integral / Efecto en Reservas del Patrimonio en US\$ (34% participación)

d) Resultado del Ejercicio

CSAV reportó una utilidad de MMUS\$ 9,1 durante el segundo trimestre de 2015, una mejora de MMUS\$ 67,6 comparado con igual trimestre del año 2014 cuando CSAV informó una pérdida de MMUS\$ 58,5 y un menor resultado de MMUS\$ 61,8 respecto al obtenido durante el primer trimestre de 2015 cuando CSAV reportó una utilidad de MMUS\$ 70,9.

e) Resultado por Segmentos de Negocios

Al 30 de junio de 2015, CSAV reporta dos segmentos de negocios: 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 Hapag-Lloyd, representadas por la inversión en dicho negocio conjunto, más ciertos activos y pasivos asociados al negocio portacontenedores que siguen bajo el control de CSAV (bono en UF y otros).
- **Otros Servicios de Transporte:** comprenden la operación de CSAV en los servicios de transporte de automóviles (principalmente a los mercados de la costa oeste de Sudamérica), transporte de carga refrigerada en naves cámara (transporte de fruta desde Chile a Estados Unidos), transporte de graneles líquidos en la costa oeste de Sudamérica y arriendo de naves de graneles sólidos. Además, considera la operación logística y de freight forwarder) a través de la subsidiaria Norgistics.



A continuación, la apertura del resultado de actividades operacionales del segundo trimestre de 2015 (más detalles en la Nota 6 de los presentes Estados Financieros):

	Q2 2015			Q2 2014		
	Negocio Portacont.	Otros serv. de transporte	Total	Negocio Portacont.	Otros serv. de transporte	Total
	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$
Ingresos ordinarios	-	40,5	40,5	-	58,8	58,8
Costos de ventas	-	(38,9)	(38,9)	-	(59,7)	(59,7)
Margen bruto	-	1,6	1,6	-	(0,9)	(0,9)
Otros ingresos por función	-	0,6	0,6	-	0,3	0,3
Gastos de administración	(0,5)	(3,6)	(4,1)	-	(4,1)	(4,1)
Otros gastos por función	-	-	-	-	(0,0)	(0,0)
Otros gastos varios por función	5,6	(0,0)	5,6	-	-	-
Otras ganancias (pérdidas)	-	-	-	-	(18,5)	(18,5)
Ganancia (pérdida) de actividades operacionales	5,1	(1,4)	3,8	-	(23,3)	(23,3)
Ingresos financieros	-	0,1	0,1	-	(0,1)	(0,1)
Costos financieros	(0,7)	(0,1)	(0,8)	(0,8)	(0,1)	(0,9)
Participación en ganancia de asociadas	19,5	-	19,5	-	3,6	3,6
Diferencias de cambio	0,8	(0,8)	0,0	0,1	(0,4)	(0,3)
Resultado por unidades de reajuste	(0,6)	(0,0)	(0,6)	(0,9)	-	(0,9)
Ganancia (pérdida) antes de impuesto	24,2	(2,1)	22,1	(1,6)	(20,3)	(21,9)
Gasto por impuesto a las ganancias, operaciones continuadas	(12,9)	(0,0)	(12,9)	15,0	0,1	15,1
Ganancia (Pérdida) procedente de operaciones continuadas	11,3	(2,2)	9,2	13,4	(20,2)	(6,8)
Ganancia (Pérdida) procedente de operaciones discontinuadas	-	-	-	(51,4)	-	(51,4)
Ganancia (Pérdida)	11,3	(2,2)	9,2	(37,9)	(20,2)	(58,2)
Ganancia (Pérdida) atribuible a:						
Ganancia (pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	11,3	(2,3)	9,1	(37,9)	(20,6)	(58,5)
Ganancia (pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	-	0,1	0,1	-	0,3	0,3
Ganancia (pérdida) del ejercicio	11,3	(2,2)	9,2	(37,9)	(20,2)	(58,2)

El resultado del trimestre para el segmento Negocio Portacontenedores se explica por el positivo resultado de la inversión en Hapag-Lloyd AG (HLAG) de MMUS\$ 19,5, compensado parcialmente por los efectos negativos en gasto por impuestos de MMUS\$ 12,9 y que provienen mayormente de los efectos asociados a la variación del tipo de cambio del Euro sobre la estructura de financiamiento entre CSAV y subsidiarias del Grupo asociadas a la inversión en HLAG. Adicionalmente, la Compañía reversó ciertos pasivos asociados al cierre de la transacción con Hapag-Lloyd AG generando un efecto positivo de MMUS\$ 5,6 en el trimestre.

Por su parte, el segmento de Otros Servicios de Transporte registró una pérdida antes de impuestos de MMUS\$ 2,1 durante el segundo trimestre de 2015, lo que representa una leve caída de MMUS\$ 0,3 comparado con igual trimestre del año anterior, esto es excluyendo el resultado negativo producto la venta de la participación en DBHH de MMUS\$ 18,5. El negativo resultado obtenido durante los últimos trimestres se explica mayormente por la débil actividad económica que enfrentan los mercados de la costa oeste de Sudamérica, principalmente Chile y Perú, y sus repercusiones en el transporte naviero.



Situación de Mercado

a) Segmento Negocio Portacontenedores

La industria naviera portacontenedores sigue enfrenta una situación de mercado volátil y mayormente adversa, la cual se caracteriza por:

- frágil y volátil situación económica mundial, que ha mantenido un menor crecimiento de la demanda por transporte de contenedores.
- sobreoferta de espacio como consecuencia de las excesivas órdenes de construcción de naves realizadas durante los años previos a la crisis de 2009.
- volatilidad en el precio del combustible, principal componente de costo. El precio del combustible se mantuvo en niveles altos hasta fines del año 2014 mostrando desde entonces caídas significativas al igual que otros “commodities” que se han visto enfrentados a una menor demanda mundial. El precio del combustible sigue siendo volátil y no hay certeza acerca de su evolución futura.

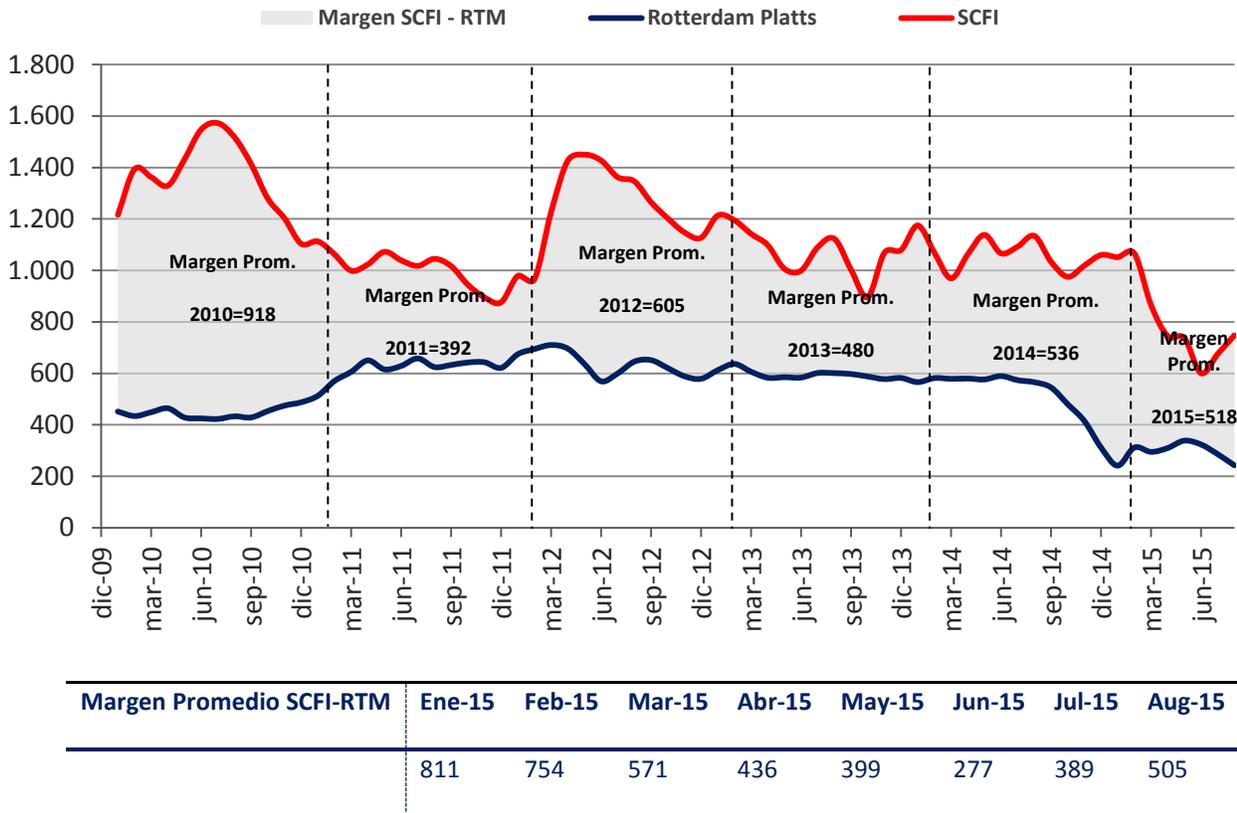
Desde hace algunos años, las principales compañías navieras del mundo han tomado en forma independiente una serie de medidas relevantes para revertir el escenario negativo y los cambios en los paradigmas de operación que enfrentan. Entre otras medidas, se han cerrado y reestructurado servicios de transporte, se ha aumentado la flota detenida y la cancelación de viajes, se ha implementado globalmente el concepto de “super slow steaming” (navegación lenta), y se ha puesto un foco en reducir los costos operacionales y aumentar la productividad y utilización de activos.

Durante los últimos años, las compañías navieras han aumentado los acuerdos de operaciones conjuntas con el fin de mejorar los niveles de servicio a los clientes obteniendo al mismo tiempo importantes economías de escala y economías de red que de forma independiente no son factibles de alcanzar. Estos esfuerzos han sido muy significativos y se han formado importantes alianzas operacionales globales, por vía de consorcios tales como 2M, Ocean Three y G6 (HLAG es miembro de esta importante alianza global).

A pesar de todos los esfuerzos de racionalización y mejoras operacionales las tarifas de flete deduciendo el costo de combustible correspondiente (“tarifas ex bunker”), para la mayoría de los tráficos, continúan por debajo de los niveles históricos y por debajo del nivel que la industria debería considerar como un equilibrio sostenible. Esta situación no ha permitido a la industria en su conjunto obtener rentabilidades normales. A pesar de lo anterior, algunos competidores han mostrado resultados positivos, gracias a sus economías de escala y economías de red así como también por sus más saludables estructuras de capital.

En relación al proceso de re-inversión de activos, los principales operadores del mundo están impulsando planes de inversión de naves portacontenedores que buscan adecuarse de mejor manera a los nuevos paradigmas de operación enfocados a aumentar la eficiencia, reducir el consumo de combustible y operar en consorcios o alianzas operacionales globales. Las naves en construcción alcanzan al 21% de la flota en operación.

Sin embargo lo anterior, la industria sigue presentando un desafiante escenario para todos sus participantes. La caída de tarifas de flete así como alta volatilidad de éstas observada durante los últimos meses, se ha visto sólo parcialmente compensado por los menores precios del combustible.



b) Segmento Otros Servicios de Transporte

Los distintos rubros de transporte naviero, como transporte de vehículos o de cargas refrigeradas, graneles sólidos y líquidos, también se han visto afectados por la menor demanda mundial por transporte, exceso de oferta y volatilidad en el precio del combustible.

El negocio del transporte de automóviles ha enfrentado volatilidad en la demanda a partir de la crisis financiera de 2008. La oferta sigue dominada por las compañías navieras japonesas y coreanas, las que concentran cerca del 65% del mercado.

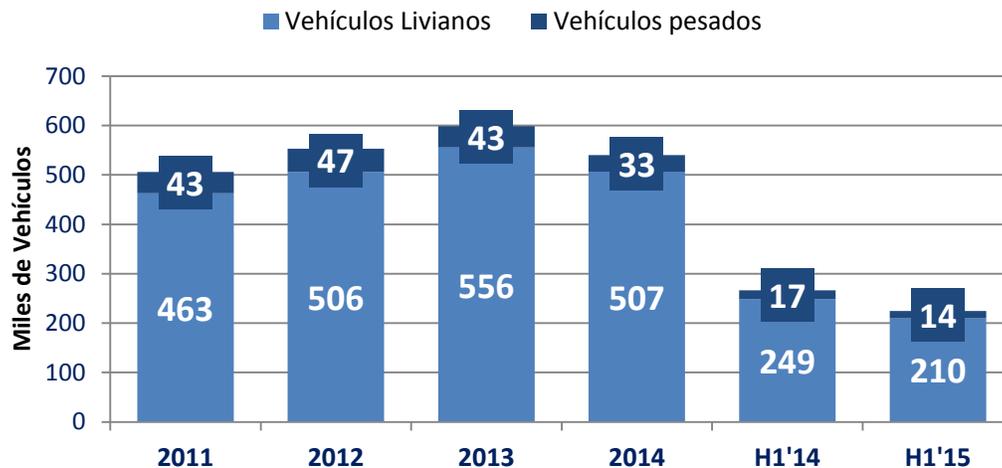
La demanda mundial por vehículos se ha visto afectada por la situación económica de los distintos mercados, así como por los cambios en los países productores. En los últimos años, China ha comenzado a transformarse en uno de los grandes fabricantes.

A pesar de lo anterior, la industria mundial de transporte de vehículos ha crecido consistentemente durante los últimos años, mostrando una caída solo en 2010 y 2011 como consecuencia de la crisis financiera de 2008. Por otra parte, las naves PCTC (“Pure Car and Truck Carrier”) han aumentado su tamaño promedio, pasando desde una capacidad de alrededor de 4.200 vehículos en 2008 hasta cerca de 4.900 vehículos en 2014, con el fin de aumentar las economías de escala y eficiencia de operación.



CSAV transporta vehículos principalmente desde Asia, Estados Unidos y Europa hacia los mercados de Chile y Perú. Estos mercados se han visto muy afectados por el desempeño de las economías de ambos países por lo que las importaciones de vehículos se han reducido en forma significativa a partir de 2014. Durante el primer semestre de 2015, las ventas de vehículos livianos en estos mercados cayeron un 16% mientras que las de camiones y buses disminuyeron en un 18% respecto a igual periodo del año anterior. Lo anterior, además de una administración más conservadora de inventarios de los distribuidores, está impactando negativamente la operación de CSAV en sus servicios de transporte de vehículos.

Venta de Vehículos (Chile y Perú)



Fuente: ANAC (Chile) y ARAPER (Perú)

El negocio de operación logística y freight forwarder está estrechamente relacionado a la evolución de la actividad en el negocio de transporte en portacontenedores y a las tarifas de flete. Durante los últimos trimestres la situación de los mercados en la costas este y oeste de Sudamérica han mostrado una evolución poco favorable dado el menor desempeño de las economías de esta región.

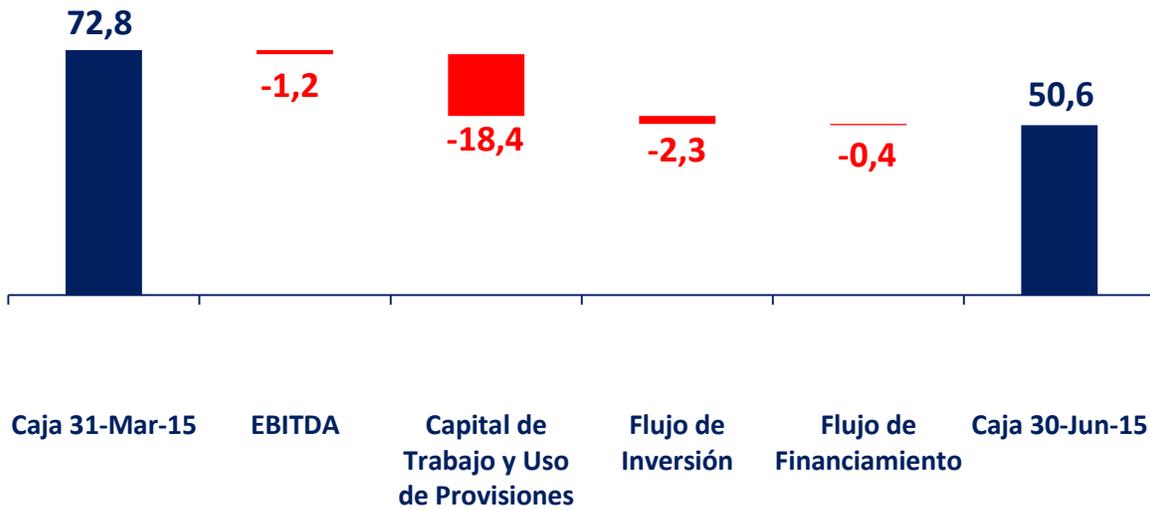
El negocio de transporte de carga refrigerada a granel en naves cámara a nivel mundial ha ido perdiendo participación en los últimos años por el crecimiento en el uso de contenedores refrigerados. La oferta disponible de este tipo de naves ha disminuido significativamente acomodándose a la menor demanda.

El negocio de transporte en naves graneleras se ha visto muy afectado desde la crisis financiera de 2008. Existe una sobrecapacidad muy importante en la industria y las tarifas de flete como también las tarifas de arriendo de naves se han mantenido en niveles muy bajos. CSAV decidió reducir su exposición a este negocio con la venta de la participación en DBHH durante el segundo trimestre de 2014 y la re-entrega de naves arrendadas. A esta fecha CSAV tiene en operación una sola nave que se re-entregará durante el segundo semestre de 2015.

El negocio de transporte de graneles líquidos en que opera la Compañía está enfocado principalmente al movimiento de ácido sulfúrico en la costa oeste de Sudamérica. La demanda de este negocio está relacionada principalmente con la evolución de la producción minera.



Posición de Caja



Al 30 de junio de 2015, la caja disponible de CSAV fue de MMUS\$ 50,6, una disminución de MMUS\$ 22,2 comparado con los MMUS\$ 72,8 disponibles al cierre del trimestre anterior.

Este flujo negativo se explica principalmente por el pago de costos relacionados al cierre de la transacción con HLAG, los efectos asociados a la menor exposición al negocio de transporte de graneles sólidos, y en menor medida, por los desembolsos derivados de otras provisiones. La mayoría de estos pagos estaban debidamente provisionados no afectando de esta forma el resultado del período.



Deuda Financiera Neta

Deuda Financiera Neta Cifras en millones de US\$	Jun-15	Mar-15	Dic-14
Deuda Financiera Corto Plazo	7,6	6,2	133,2
Deuda Financiera Largo Plazo	38,4	38,9	42,9
Total Deuda Financiera	46,0	45,1	176,1
Caja y Caja Equivalente	50,6	72,8	45,7
Deuda Financiera Neta	(4,6)	(27,8)	130,4

La deuda financiera neta de CSAV al 30 de junio de 2015 fue negativa en MMUS\$ 4,6, lo que representa un aumento de deuda financiera neta de MMUS\$ 23,2 comparado con la registrada al 31 de marzo de 2015. Este aumento se explica principalmente por una disminución de MMUS\$ 22,2 en la caja y caja equivalente durante el segundo trimestre del presente año.

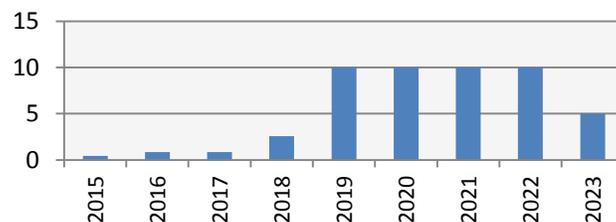
Al 30 de Junio de 2015, la deuda financiera de CSAV se compone principalmente de MMUS\$ 40 de Bonos Chilenos en UF y MMUS\$ 5 de financiamiento de naves.

En línea con mejorar las condiciones de financiamiento, con fecha 11 de agosto de 2015, la Compañía comunicó el rescate anticipado total de los bonos emitidos en UF. Dicho rescate se realizará el día 10 de septiembre de 2015 por el saldo de UF 1.044.643 más los intereses devengados y no pagados.

Durante agosto la Compañía suscribió y giró un crédito con el Banco Itaú Chile por MMUS\$ 45, pagadero en dólares, con una tasa variable de libor más 2,5% y a un plazo de siete y medio años. Los fondos serán destinados principalmente a financiar el rescate anticipado ya mencionado. Este crédito le permitirá a la Compañía reducir sus costos de intereses, alargar la duración de sus pasivos financieros y calzar de mejor manera sus la estructura de capital con su moneda funcional.

Adicionalmente, la Compañía tienen comprometida una línea de crédito por MMUS\$ 30. Esta línea no ha sido girada al 30 de junio de 2015 (ver Nota 5 de los Estados Financieros).

Perfil Deuda Financiera al 30 de Junio de 2015
(En millones de US\$)



En 2015, se excluye prepago de MMUS\$ 38 del Bono en UF.



Perspectivas

Segmento Portacontenedores

Las siguientes perspectivas fueron extraídas literalmente desde el *Investor Report* del segundo trimestre de 2015 de HLAG, pág. 5. La traducción es la siguiente:

- Aún en un mercado desafiante, Hapag-Lloyd aumentó significativamente su EBITDA a US\$ 550,9 millones (margen EBITDA: 10,6%) durante los primeros seis meses de 2015. El resultado operacional (EBIT ajustado) alcanzó los US\$ 268,7 millones (margen EBIT ajustado: 5.2%). Las sustanciales sinergias de costos logradas por la rápida integración de las actividades de transporte de contenedores de CSAV, los beneficios del menor precio del combustible y el consumo más que compensaron las tarifas de flete débiles. Impulsado por el aumento de escala, los consiguientes ahorros de costos y bajo precio de combustible, el gasto de transporte por TEU disminuyó en US\$ 233/TEU a US\$ 1.139/TEU (-17,0%)
- Debido al impacto de eventos macroeconómicos tales como el débil crecimiento económico de China y América Latina y las huelgas continuas en puertos importantes de la costa oeste de Estados Unidos durante el primer trimestre de 2015, el volumen transportado total se ubicó levemente bajo las expectativas. Adicionalmente y de acuerdo a lo esperado, hubo una leve pérdida de volumen debido al proceso de integración. Incluyendo el volumen adicional proveniente de las actividades de transporte de contenedores de CSAV, el volumen total transportado aumentó a 3.719 TTEU en el primer semestre de 2015 (+29,4% comparado con 2.873 TTEU para el primer semestre de 2014). En comparación con las cifras pro forma para el primer semestre de 2014, el volumen transportado disminuyó en un 2,7% durante el primer semestre de 2015.
- Los ingresos ordinarios para el primer semestre de 2015 ascendieron a US\$ 5.213,4 millones—un aumento de US\$ 807,7 millones (+18,3%) comparado con el mismo periodo del año anterior, debido principalmente a la integración de las actividades de transporte de contenedores de CSAV. Dada la sostenida presión de la competencia en todas las rutas y las tarifas menores de las actividades de transporte de contenedores de CSAV, la tarifa de flete promedia para el primer semestre de 2015 fue de US\$ 1.296/TEU, lo que significa una disminución de un 9,0% respecto al mismo periodo el año anterior (primer semestre de 2014: US\$ 1.424/TEU). En comparación con la cifra pro forma para el primer semestre de 2014, el volumen transportado disminuyó en un 5,1% durante el primer semestre de 2015.
- El proceso de integración (proyecto CUATRO) está bien encaminado, y una porción sustancial de los ahorros de costos y sinergias relacionados ya se han realizado durante el primer semestre de 2015. Hapag-Lloyd espera sinergias anuales de aproximadamente US\$ 400 millones completamente ejecutadas para el año 2017. Esta cifra excede las proyecciones iniciales en más de US\$ 100 millones.
- Además, el programa de reducción de costos OCTAVE busca mejorar varias áreas tales como compra y venta y la flota. Demostró éxito inicialmente y contribuyó en forma evidente al resultado positivo



registrado durante los primeros seis meses de 2015. OCTAVE representará mejoras anuales de aproximadamente US\$ 200 millones para el año 2017.

- Hapag-Lloyd tiene una estrategia clara con el fin de mejorar en forma significativa su rentabilidad en los próximos años: la realización de sinergias, mayores reducciones de costos, crecimiento continuo de volumen y mejoras a la calidad de los ingresos. Basándose en estas medidas, Hapag-Lloyd tiene la intención de continuar el aumento de su margen EBITDA operacional a por lo menos 11–12% a lo largo del ciclo.

Segmento Otros Negocios de Transporte

- Las ventas de automóviles, buses y camiones en Chile y Perú, principales mercados de importación de vehículos para CSAV, siguen mostrando una tendencia negativa en el volumen de ventas. Si bien las tasas de caída han sido menores a las observadas durante los primeros meses del año, éstas siguen mostrando caídas respecto del año anterior. Dada las actuales condiciones económicas de los mercados de la costa oeste de Sudamérica, particularmente la devaluación de las monedas locales que deberán traducirse en aumentos de precios al público, nada permite estimar que se pueda observar una recuperación en los volúmenes de importación de vehículos durante los próximos trimestres.
- Luego de terminadas las carenas (mantención normal que se realiza cada dos y medio años), las naves de graneles líquido (o quimiqueras) retomaron su operación normal. Esperamos en consecuencia un desarrollo más positivo en la operación de este negocio durante el segundo semestre del año.
- La operación de “freight forwarder” a través de la filial Norgistics ha comenzado a mostrar crecimiento en los volúmenes respecto del observado en los primeros meses del año, por lo que se espera una leve mejoría durante el segundo semestre del año.
- Desde 2013, y dado los malos resultados de este segmento de la industria naviera, CSAV ha reducido paulatinamente su exposición al negocio de transporte de carga a granel sólido. En 2014, la Compañía vendió su participación en DBHH, tal como descrito precedentemente. Por otra parte, durante el segundo semestre de 2015, la Compañía re-entregará la última nave granelera arrendada directamente a sus dueños, con lo cual CSAV dejará de operar en este segmento y con ello eliminar la volatilidad y pérdidas registradas durante los últimos años.



Notificación Relevante

Este reporte provee información general sobre Compañía Sud Americana de Vapores S.A. ("CSAV"). Éste consta de información resumida y no pretende que sea completa. No es la intención de que sea considerada como una guía para posibles inversionistas.

No se hacen declaraciones o garantías, expresas o implícitas, y no debe confiarse de la exactitud, la imparcialidad o integridad de la información presentada o contenida en este reporte. Ni CSAV ni ninguno de sus afiliadas, asesores o representantes, acepta ninguna responsabilidad por cualquier daño o perjuicio causado por la información presentada o contenida en este informe. La información presentada o contenida en el presente informe se encuentra sujeta a cambios sin previo aviso y su exactitud no está garantizada. Ni la Compañía ni ninguno de sus afiliadas, asesores o representantes tienen ningún compromiso de actualizar cualquier información con posterioridad a la presente fecha.

Este informe contiene proyecciones futuras que se encuentran basadas en las expectativas o convicciones actuales de los administradores y están sujetas a una serie de factores e incertidumbres que podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de los descritos en las proyecciones a futuro. Los resultados reales pueden diferir de los establecidos en las proyecciones futuras como resultado de varios factores (incluyendo, pero no limitadas a, las futuras condiciones económicas mundiales, las condiciones del mercado que afectan a la industria del transporte marítimo, la intensa competencia en los mercados en los que operamos, potenciales responsabilidades ambientales y de costos de capital debido al cumplimiento de las leyes aplicables, regulaciones y normas en los mercados en los que operamos, diversas condiciones políticas, jurídicas, económicas y otras que afectan a los mercados en los que operamos, nuestra capacidad de integrar con éxito las adquisiciones de negocios y nuestra capacidad para atender nuestros requerimientos de deuda). Muchos de estos factores están fuera de nuestro control.

Este reporte tiene por objetivo proveer una visión general de los negocios de CSAV y no pretende abarcar todos los aspectos y detalles respecto CSAV. De acuerdo con esto, ni CSAV ni ninguno de sus directores, funcionarios, empleados o asesores, ni ninguna otra persona hace una declaración o garantía, expresa o implícita, y en consecuencia, no debe confiarse de la imparcialidad, la exactitud o integridad de la información contenida en la presentación o en las visiones entregadas o implícitas. Ni CSAV ni ninguno de sus directores, ejecutivos, empleados o asesores ni ninguna otra persona tendrán responsabilidad alguna por cualquier error u omisión o cualquier perjuicio que surja, directa o indirectamente, de cualquier uso de esta información o de su contenido o que de otra manera surja en relación con la misma.

Cada inversionista debe llevar a cabo y confiar en su propia evaluación en la toma de una decisión de inversión.

Este informe no constituye una oferta o invitación o solicitud de una oferta para suscribir o adquirir valores. Tampoco este informe ni nada contenido en este documento constituirán la base de cualquier contrato o compromiso alguno.

Los receptores de este informe no deben interpretar el contenido de este resumen como una asesoría legal, tributaria o de inversión y los receptores deben consultar a sus propios asesores en este sentido.