



## Informe Inversionistas 1T 2016

27 de Mayo de 2016





<b>3</b>	<b>Hechos Relevantes</b>
<b>4</b>	<b>Notas Relevantes</b>
<b>5</b>	<b>Análisis Estado de Resultados</b>
	a) Ingresos Ordinarios
<b>6</b>	b) Costos de Ventas
	c) Resultado Inversión en Hapag-Lloyd
<b>7</b>	d) Resultado del Ejercicio
	e) Resultado por Segmentos de Negocios
<b>9</b>	<b>Situación de Mercado</b>
	a) Segmento Portacontenedores
<b>12</b>	b) Segmento Otros Negocios
<b>13</b>	<b>Posición de Caja</b>
<b>14</b>	<b>Deuda Financiera Neta</b>
<b>15</b>	<b>Perspectivas</b>



## Hechos Relevantes

- CSAV reportó una pérdida de MMUS\$ 27,2 durante el primer trimestre de 2016, que se compara negativamente con igual período del año anterior en el que la compañía registró una utilidad de MMUS\$ 70,9.
- La pérdida observada durante el primer trimestre del 2016 se explica principalmente por la pérdida obtenida en el segmento asociado al negocio portacontenedores de MMUS\$ 21,1. Este resultado se explica, a su vez, por la pérdida de MMUS\$ 8,1 asociada a la participación de CSAV en los resultados de Hapag-Lloyd (HLAG) y por un gasto por impuesto de MMUS\$ 11,6 como consecuencia de la apreciación del Euro respecto al Dólar Americano durante el período y su impacto en la estructura de financiamiento dentro del grupo CSAV asociado a la inversión en HLAG.
- En relación a los otros servicios de transporte de CSAV (transporte de automóviles, graneles líquidos, “Freight Forwarder” y logístico), éstos reportaron una pérdida de MMUS\$ 6,1 durante el primer trimestre de 2016. Esta pérdida se explica principalmente por los efectos en volúmenes y tarifas de las desfavorables condiciones de mercado observadas en el período.



## Notas Relevantes Respecto de Resultado 2016

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”.

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](http://www.hapag-lloyd.com/en/investor_relations/overview.html)).



## Análisis Estado de Resultados

	al 31 de marzo de 2016	al 31 de marzo de 2015	Var
	MM US\$	MM US\$	MM US\$
Ingresos de actividades ordinarias	32,1	71,5	(39,4)
Costo de ventas	(37,1)	(70,6)	33,6
<b>Ganancia bruta</b>	<b>(4,9)</b>	<b>0,9</b>	<b>(5,8)</b>
Gasto de administración	(3,4)	(4,2)	0,8
Otros operacionales	0,5	0,5	0,0
<b>Resultado Operacional</b>	<b>(7,8)</b>	<b>(2,8)</b>	<b>(5,0)</b>
<b>R.A.I.I.D.A.I.E. (EBITDA)</b>	<b>(7,3)</b>	<b>(2,0)</b>	<b>(5,3)</b>
Gastos financieros netos	(0,7)	(0,7)	0,0
Participación asociadas y negocios conjuntos	(8,1)	59,1	(67,2)
Diferencia de cambio y otros no operacionales	(0,1)	1,5	(1,6)
Impuestos	(10,2)	13,2	(23,4)
<b>Resultados después de impuestos</b>	<b>(26,9)</b>	<b>70,3</b>	<b>(97,2)</b>
Resultado actividades continuadas	(26,9)	70,3	(97,2)
Resultado actividades descontinuadas	-	-	-
<b>Resultado atribuible a la controladora</b>	<b>(27,2)</b>	<b>70,9</b>	<b>(98,1)</b>

El resultado operacional del primer trimestre de 2016 fue una pérdida de MMUS\$ 7,8, un peor resultado por MMUS\$ 5,0 con respecto al obtenido en el mismo periodo de 2015.

### a) Ingresos Ordinarios

Los ingresos de actividades ordinarias alcanzaron a MMUS\$ 32,1 durante el primer trimestre de 2016, lo que representa una caída de MMUS\$ 39,4 respecto del primer trimestre de 2015. Esta significativa caída se explica en mayor medida por la salida de CSAV de los negocios de transporte de carga refrigerada en naves cámara especializadas y del transporte de graneles sólidos. En efecto, una vez terminada la temporada de transporte de fruta en naves cámara 2014-2015 (segundo trimestre de 2015) CSAV decidió cerrar esta operación. Del mismo modo, con la entrega a su armador (arrendador) de la última nave granelera arrendada por CSAV ocurrida durante el tercer trimestre del 2015, la cual a su vez mantenía en sub arriendo hasta dicha fecha, CSAV terminó sus operaciones de transporte de graneles sólidos.

En una menor medida, esta caída de ingresos operacionales se explica también por los negativos efectos en las tarifas de flete y ventas de espacios a otros operadores, por la menor actividad y demanda por transporte de vehículos en los mercados de la costa oeste de Sudamérica y por el efecto negativo de la reajustabilidad de una parte de las tarifas de flete indexadas a la variación del precio del combustible, que considerando la caída registrada en el precio de dicho insumo durante los últimos trimestres, contribuyó también a la disminución de ingresos.



## b) Costo de Ventas

El Costo de Ventas alcanzó a MMUS\$ 37,1 al 31 de marzo de 2016, lo que representa una disminución de MMUS\$ 33,6 respecto a igual periodo del año anterior. Esta disminución del costo operacional está asociada mayormente a la salida de los negocios de transporte de carga sólida a granel y de carga refrigerada en buques cámara, y en una menor medida, con la menor actividad del mercado de transporte de automóviles. Adicionalmente, la caída en el Costo de Ventas también se explica por el menor precio promedio del combustible observado durante el 2015 y el primer trimestre 2016, el que cayó cerca de 49% comparado con igual trimestre de 2015. A pesar de lo anterior, y como mencionado anteriormente, dado que una parte de las ventas tiene cláusulas de reajustabilidad por la variación del precio del combustible una parte del efecto positivo en costos se vio parcialmente compensado con menores ingresos.

## c) Resultado de Inversión en Hapag-Lloyd

CSAV reconoció una pérdida de MMUS\$ 8,1 en el negocio conjunto HLAG. Este negativo resultado se explica principalmente por el valor patrimonial proporcional del resultado atribuible a los propietarios de HLAG, compensado parcialmente por el positivo efecto del PPA reconocidos durante el periodo.

A continuación, cuadro resumen de los movimientos de la inversión en HLAG:

Detalle de movimientos de la Inversión de CSAV en HLAG	
	MM US\$
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2015</b>	<b>1.792,4</b>
Participación en resultados de HLAG	(15,2)
Efecto de PPA en resultados	7,2
Total participación en resultados	(8,1)
Participación en otros resultados integrales	(7,4)
Otros cambios patrimoniales	-
<b>Saldo al 31 de marzo de 2016</b>	<b>1.777,0</b>

CSAV refleja su valor patrimonial proporcional del resultado atribuible a los propietarios de HLAG y del efecto en resultados de la amortización del PPA ("Purchase Price Allocation") correspondiente a la inversión inicial en HLAG, determinado al cierre de la transacción el 2 de diciembre de 2014 (acorde a la norma IFRS IAS 28). HLAG reportó al 31 de marzo de 2016 un resultado acumulado atribuible a los propietarios de la controladora de MMUS\$ 48,5 de pérdida y CSAV reconoció además MMUS\$ 22,8 por el efecto positivo de la amortización del PPA correspondiente al primer trimestre del presente año. A dichos valores la compañía aplicó el valor patrimonial proporcional correspondiente al 31,35%. De esta forma, la compañía reconoció MMUS\$ 15,2 de pérdida correspondiente a su participación en la utilidad de HLAG y MMUS\$ 7,2 por los efectos proporcionales de aplicar la amortización del PPA del período.



#### d) Resultado del Ejercicio

Los Gastos de Administración ascendieron a MMUS\$ 3,4 lo que representa una disminución de MMUS\$ 0,8 respecto a igual periodo del año anterior.

Por otra parte, los Otros Operacionales ascendieron a MMUS\$ 0,5 al 31 de marzo de 2016, manteniéndose estables respecto de los informados a igual fecha del año anterior.

Durante el primer trimestre del 2016, CSAV reconoció una pérdida por impuesto a las ganancias de MMUS\$ 10,2, la que se generó principalmente por el efecto de la apreciación del tipo de cambio del Euro respecto del Dólar sobre la estructura de financiamiento dentro del Grupo CSAV, denominado en Euros y asociado a la inversión en HLAG. De esta forma, durante el primer trimestre de 2016, CSAV en términos individuales obtuvo una utilidad por diferencia de cambio afecta a tributación en Chile, la que fue compensada en menor medida por el efecto en impuesto de las pérdidas operacionales del ejercicio y los efectos de cambio de tasa de impuesto sobre el activo por impuestos diferidos.

De esta forma, el Resultado atribuible a los propietarios de la controladora registró una pérdida de MMUS\$ 27,2 al primer trimestre del 2016.

#### e) Resultado por Segmentos de Negocios

Al 31 de marzo de 2016, 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 siguen bajo el control de CSAV (activo diferido, pasivos financieros y otros).
- Otros Servicios de Transporte: comprenden la operación de CSAV en los servicios de transporte de automóviles (principalmente hacia los mercados de la costa oeste de Sudamérica), transporte de graneles líquidos en la costa oeste de Sudamérica y los servicios de operación logística y de freight forwarder a través del grupo de subsidiarias Norgistics. Tal como mencionado precedentemente, durante 2015 CSAV dejó de operar los negocios de transporte de graneles sólidos y el negocio de transporte de carga refrigerada en naves cámara.

A continuación, la apertura del resultado de actividades operacionales del primer trimestre de 2016:



	Portacontenedores		Var
	al 31 de marzo de 2016	al 31 de marzo de 2015	
	MM US\$	MM US\$	
Ingresos ordinarios	-	-	-
Costo de ventas	-	-	-
<b>Margen bruto</b>	-	-	-
Gasto de administración	(0,8)	(0,5)	(0,3)
Otros gastos operacionales	-	-	-
<b>Resultado de actividades operacionales</b>	<b>(0,8)</b>	<b>(0,5)</b>	<b>(0,3)</b>
Gastos financieros netos	(0,7)	(0,7)	(0,0)
Participación en resultado de asociadas	(8,1)	59,1	(67,2)
Diferencia de cambio y otros	0,0	1,5	(1,5)
Impuestos	(11,6)	11,1	(22,7)
<b>Resultado procedente de operaciones continuadas</b>	<b>(21,1)</b>	<b>70,5</b>	<b>(91,7)</b>
Ganancia (Pérdida) procedente de operaciones descontinuadas	-	-	-
Resultado atribuible a participaciones no controladoras	-	-	-
<b>Resultado atribuible a los controladores</b>	<b>(21,1)</b>	<b>70,5</b>	<b>(91,7)</b>

El negocio portacontenedores presentó durante el primer trimestre del 2016 una pérdida de MMUS\$ 21,1 millones que se explica principalmente por el ya mencionado resultado negativo en la inversión en HLAG y el efecto de la variación del tipo de cambio del Euro en el impuesto.

	Otros servicios de transporte		Var
	al 31 de marzo de 2016	al 31 de marzo de 2015	
	MM US\$	MM US\$	
Ingresos ordinarios	32,1	71,5	(39,4)
Costo de ventas	(37,1)	(70,6)	33,6
<b>Margen bruto</b>	<b>(4,9)</b>	<b>0,9</b>	<b>(5,8)</b>
Gasto de administración	(2,6)	(3,7)	1,1
Otros gastos operacionales	0,5	0,5	0,0
<b>Resultado de actividades operacionales</b>	<b>(7,0)</b>	<b>(2,3)</b>	<b>(4,7)</b>
Gastos financieros netos	(0,0)	(0,0)	0,0
Participación en resultado de asociadas	-	-	-
Diferencia de cambio y otros	(0,1)	0,1	(0,2)
Impuestos	1,4	2,0	(0,6)
<b>Resultado procedente de operaciones continuadas</b>	<b>(5,8)</b>	<b>(0,2)</b>	<b>(5,5)</b>
Ganancia (Pérdida) procedente de operaciones descontinuadas	-	-	-
Resultado atribuible a participaciones no controladoras	0,3	(0,6)	0,9
<b>Resultado atribuible a los controladores</b>	<b>(6,1)</b>	<b>0,3</b>	<b>(6,4)</b>

Los otros servicios de transporte presentan una pérdida de MMUS\$ 6,1 durante el primer trimestre del 2016, lo que representa un peor resultado de MMUS\$ 6,4 respecto del mismo periodo del año anterior. Este menor resultado se explica por principalmente por las desfavorables condiciones de mercado en el negocio de



transporte de vehículos, las cuales se han mantenido desde 2014, y que han afectado muy negativamente el volumen transportado y las tarifas de flete, además de reducir las ventas de espacios a terceros.

## Situación de Mercado

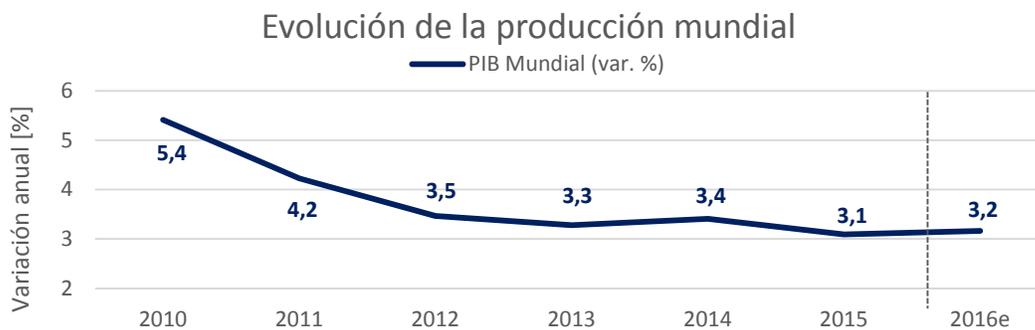
### a) Segmento Portacontenedores

La compañía participa en el negocio portacontenedores a través de la inversión en HLAG (contabilizado como negocio conjunto). Si bien CSAV tiene influencia significativa y controla conjuntamente con otros socios principales a HLAG, dicho negocio conjunto tiene una Administración independiente que gestiona y controla sus riesgos en forma autónoma y de acuerdo a los estándares de una sociedad abierta y regulada en Alemania.

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

- Una aún débil economía mundial.

A nivel mundial, en los últimos años se ha mantenido el menor crecimiento del PIB, así como también un menor crecimiento de los volúmenes de bienes transportados a nivel global, siendo estos movilizados principalmente en contenedores por vía marítima.



Fuente: Fondo Monetario Internacional, abril 2016

En particular, el crecimiento de China, y el resto de Asia, han mostrado un significativo menor dinamismo, afectando así sus importaciones y exportaciones, y de esta forma afectado del mismo modo los volúmenes transportados a nivel mundial negativamente. Sin embargo, El FMI proyecta para 2016 un leve fortalecimiento de la economía global.

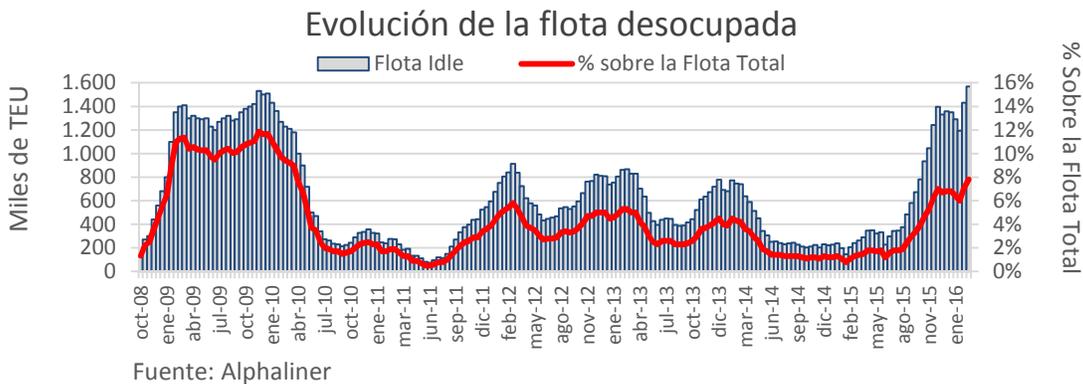
- Sobreoferta de espacio.

La sobreoferta de capacidad instalada (medida en TEU) se generó principalmente durante los años previos a la crisis de 2008/2009 y desde entonces algunas de las principales compañías navieras del mundo han tomado una serie de medidas relevantes para mejorar esta condición prevaleciente en mercado. Entre algunas de estas medidas se encuentran el cierre y reestructuración de servicios de transporte, suspensión



de viajes, detención de flota y desguace de las naves. Del mismo modo, las compañías navieras han promovido acuerdos de operación conjunta y alianzas operacionales con otras navieras.

Si bien estos esfuerzos han llevado a las compañías a una mayor racionalización del uso de sus activos, en donde actualmente las órdenes de construcción se han estabilizado en niveles más razonables, el menor dinamismo de la demanda por transporte observado durante los últimos años ha generado una sobreoferta. Un indicador de este fenómeno, además de las bajas tarifas de flete y volatilidad en éstas, es la flota detenida que alcanzó en marzo de 2016 niveles comparables con los observados durante el 2009.



Se estima que la apertura de la ampliación del canal de Panamá, planificado para el presente año, podría afectar paulatinamente el equilibrio de oferta y demanda en los tráficos mundiales.

Actualmente, las naves en construcción alcanzan al 19,2% de la flota en operación (Fuente: Clarksons).

- Una alta competencia en el mercado de transporte.

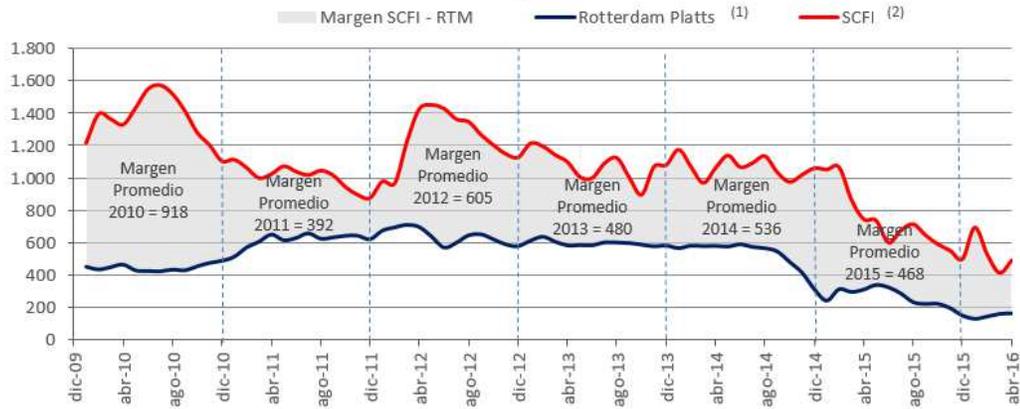
Las tarifas de flete, deduciendo el costo de combustible correspondiente (“tarifas ex bunker”), para la mayoría de los tráficos continúan por debajo de los niveles históricos y muy por debajo del nivel que la industria podría considerar hoy como un equilibrio sostenible. Durante el primer trimestre del 2016, el índice SCFI ha alcanzado su nivel más bajo luego de la crisis del 2009, con una significativa variabilidad de la tarifa durante este periodo. Si sumamos a lo anterior la leve mayor estabilidad del precio del combustible, podemos observar que el margen entre ambos indicadores ha alcanzado el promedio más bajo de los últimos años (ver gráfico de Evolución margen SCFI-RTM).

- Una alta volatilidad en el precio del combustible.

Este es el principal insumo de la industria. Hasta finales de 2014 se mantuvo en niveles muy altos mostrando desde entonces caídas significativas, al igual que otros “commodities”. Durante el primer trimestre del 2016 el precio del combustible se ha estabilizado, manteniéndose a niveles bajos comparados con años anteriores.



### Evolución margen SCFI -RTM



	Ene-16	Feb-16	Mar-16	Abr-16	2016
Margen Promedio SCFI-RTM	565	385	255	328	383

(1) Precio promedio del combustible (IFO 380) en el puerto de Rotterdam.  
 (2) Shanghai Containerized Freight Index

A pesar de lo anterior, la industria continua trabajando en la racionalización del uso de sus recursos y en la optimización de sus operaciones, por lo que se sigue aplicando el concepto de “super slow steaming” (navegación lenta), manteniendo el foco en reducir los costos operacionales, aumentar la productividad y utilización de activos, como también aumentar la eficiencia en el consumo de combustible. Los principales operadores del mundo están impulsando planes de inversión de naves portacontenedores que buscan conjuntamente renovar su flota y adecuarse de mejor manera a los nuevos paradigmas de operación enfocados a aumentar la eficiencia, de reducción el consumo de combustible y de naves adecuadas a las nuevas características del canal de Panamá.

- Una industria en proceso de consolidación.

En la actualidad, aun cuando existe un gran número de participantes dentro de la industria, especialmente hacia el segmento de compañías de menor tamaño, se observa un creciente esfuerzo por consolidar la industria. A la fusión del negocio portacontenedores de CSAV con Hapag-Lloyd ocurrido a finales de 2014 se han sumado en el último tiempo las fusiones de COSCO con China Shipping, y de CMA CGM con APL, las cuales serían efectivas dentro del presente año. Adicionalmente, a mediados de abril de 2016 HLAG ha comunicado al mercado que se encuentra en conversaciones con la naviera United Arab Shipping Company (UASC) para buscar formas de cooperación, incluida la combinación de sus negocios, pero que todavía no hay acuerdos vinculantes.

Del mismo modo, durante los últimos años las compañías navieras han aumentado los acuerdos de operaciones conjuntas y alianzas operacionales con el fin de mejorar los niveles de servicio a los clientes obteniendo al mismo tiempo economías de escala y economías de red. Estos esfuerzos han sido muy significativos y se han formado importantes alianzas operacionales globales. Durante los primeros meses de 2016 se han observado importantes anuncios en la estructura de las alianzas debido a la reestructuración de varios participantes de la industria y que tendrán efecto en 2017. De esta forma, se ha anunciado la



posible disolución de las alianzas Ocean Three, G6 y CKYHE, para dar forma a dos nuevas alianzas, Ocean Alliance y The Alliance, esta última integrada por HLAG.

En resumen, la industria sigue presentando un desafiante escenario para todos sus participantes. La caída de tarifas de flete, así como su alta volatilidad observada durante el último trimestre, se ha visto sólo parcialmente compensado por los menores precios del combustible. La industria continúa enfocada en el nuevo paradigma asociado a la optimización de los costos y de la operación.

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

Los distintos rubros de transporte naviero que operó CSAV durante el primer trimestre de 2016, como transporte de vehículos, el transporte de graneles líquidos y su operación logística y de freight forwarder, 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 2009. La demanda mundial por transporte de vehículos está estrechamente vinculada a la situación económica de los distintos mercados y a los cambios en los países productores. El menor dinamismo de la economía mundial se ha mantenido durante el 2016, afectado la producción, exportaciones y la demanda por transporte a nivel global.

CSAV transporta vehículos principalmente desde Asia, Estados Unidos y Europa hacia los mercados de Chile y Perú.

En Chile, durante el primer trimestre de 2016 las ventas totales de vehículos livianos nuevos registraron un aumento de un 10% en comparación a igual periodo de 2015 (fuente: ANAC), recuperando de esta forma parte de lo perdido en los años anteriores, lo que aun cuando es prematuro y sujeto de volatilidad dado el desempeño de la economía local e internacional, podría estar señalando al menos un cambio en la tendencia observada desde 2014. Sin embargo lo anterior los vehículos pesados y maquinaria siguen mostrando un débil comportamiento.

En Perú, debido a la reciente fusión entre las asociaciones que publican información de mercado, la Asociación de Representantes Automotrices del Perú (ARAPER) y la Asociación Automotriz del Perú (AAP), aun no hay datos oficiales de ventas al primer trimestre de 2016. Sin embargo, los datos publicados durante los dos primeros meses del año en este mercado mostraron una caída de las ventas en un 13% (fuente: AAP) respecto a los registrados durante el igual periodo del 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, relacionado principalmente con la producción minera en esta región. Durante el último trimestre se ha mantenido estable este mercado respecto al año anterior.

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 el 2016 la situación de los mercados en la costas este y oeste de Sudamérica han mantenido una evolución desfavorable dado el menor desempeño de las economías de esta región y una alta volatilidad de las tarifas de flete.



## Posición de Caja



La variación neta de la caja durante el primer trimestre de 2016 fue negativa en MMUS\$ 13,1, lo que representa un menor flujo de MMUS\$ 40,3 respecto al mismo período del año anterior.

El flujo de caja operacional del primer trimestre del presente año (EBITDA + variación en capital de trabajo) fue negativo en MMUS\$ 12,5 y se explica principalmente por el negativo resultado de las operaciones del segmento otros servicios de transporte y los gastos de administración, por los desembolsos derivados de las investigaciones de las autoridades de libre competencia en el negocio de transporte de vehículos (mayormente provisionados no afectando de esta forma el resultado del período, pero si el flujo de caja) y por un aumento en el capital de trabajo.

El flujo de inversión fue positivo en MMUS\$ 0,1 al 31 de marzo de 2016 y se explica principalmente por dividendos recibidos por otras inversiones financieras.

El flujo de financiamiento fue negativo en MMUS\$ 0,7 durante el primer trimestre del año 2016 y se explica principalmente por el pago de intereses del crédito asociado al rescate anticipado de bonos emitidos, mientras que en igual período de 2015 se explica principalmente por los flujos procedentes de la porción del aumento de capital suscrita y pagada durante el primer trimestre de ese año, compensados por los pagos de los créditos asociados a esta operación.



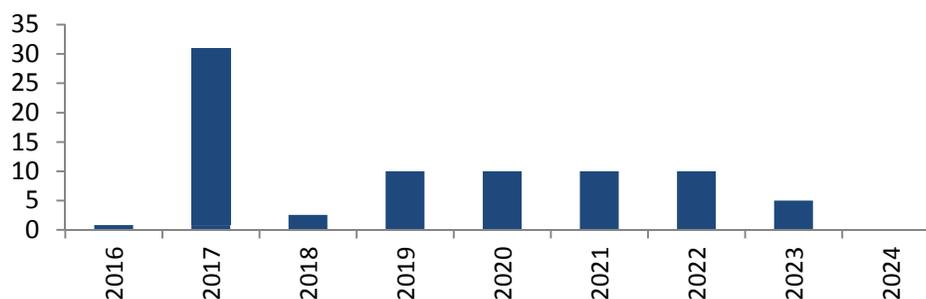
## Deuda Financiera Neta

	al 31 de marzo de 2016	al 31 de diciembre de 2015	Var
	MM US\$	MM US\$	MM US\$
Otros pasivos financieros, corrientes	2,0	3,0	(1,0)
Otros pasivos financieros, no corrientes	47,6	47,6	0,0
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	30,0	30,0	-
Total deuda financiera	79,7	80,6	(1,0)
Caja y caja equivalente	39,3	52,4	(13,1)
<b>Deuda financiera neta</b>	<b>40,4</b>	<b>28,3</b>	<b>12,1</b>

La deuda financiera neta de CSAV al 31 de marzo de 2016 fue de MMUS\$ 40,4, lo que representa un aumento de deuda financiera neta de MMUS\$ 12,1 comparado con aquella registrada al 31 de diciembre de 2015. Este aumento se explica principalmente por la disminución del efectivo y equivalente al efectivo por MMUS\$ 13,1, explicado previamente.

Al 31 de marzo de 2016, la deuda financiera de CSAV se compone de MMUS\$ 44,3 de crédito con Banco Itaú, MMUS\$ 30,4 con la compañía matriz Quiñenco S.A., MMUS\$ 5,0 de financiamiento de naves y MMUS 0.3 de otros pasivos por coberturas. Adicionalmente, la compañía tienen comprometida una línea de crédito por MMUS\$ 30. Esta línea no ha sido girada al 31 de marzo de 2016.

## Repago de Capital (USD Millones)





## Perspectivas

### Segmento Portacontenedores

Las siguientes perspectivas fueron extraídas del capítulo “Outlook” del *Investor Report* del primer trimestre de 2016 de HLAG, pág. 16. La traducción es la siguiente:

- *En abril de 2016, el Fondo Monetario Internacional modificó sus proyecciones del crecimiento del PIB mundial, como resultado de su continuo descenso en países emergentes, así como también por el leve crecimiento de los países industrializados de 0,2 puntos porcentuales a un 3,2%, y un crecimiento del volumen transportado global de 0,3 puntos porcentuales a un 3,1%. En mayo de 2016, el área de IHS Global Insight especializada en la industria naviera disminuyó sus pronósticos de crecimiento del transporte de contenedores global para el 2016 desde un 3,5% a un 3,0%. Considerando las desafiantes condiciones macroeconómicas y de la industria en particular, Hapag-Lloyd espera incrementar levemente su volumen transportado. Debido a la inesperada y sustancial caída en la tarifa de flete promedia durante el primer trimestre del 2016, ahora se proyecta con claridad una reducción en la tarifa promedia para todo el año 2016. Si se logran las sinergias, mayores ahorros en costos, la clara disminución del precio del combustible consumido, los planes de mejoras en los ingresos y un leve crecimiento de los volúmenes, y presumiendo que la temporada alta del 2016 sea mejor que la del año anterior, Hapag-Lloyd aún espera generar un moderado incremento en su EBITDA y un claro incremento en el EBIT comparado con el año anterior. No existen otros cambios relevantes para las perspectivas del 2016 relativo a diciembre de 2015.*
- *En particular en el primer semestre del 2015, la evolución de los resultados de Hapag-Lloyd fue dada por el logro de las sinergias iniciales y de los ahorros en costos, por la positiva evolución de los factores externos claves, principalmente la fuerte caída del precio del combustible, el importante incremento del dólar frente al euro y la relativamente estable evolución de las tarifas de transporte. Dado el gran impacto del tercer trimestre—la temporada alta—en los resultados, Hapag-Lloyd espera que el foco de desarrollo de sus resultados en el año 2016 se encuentre en la generación de utilidades en el segundo semestre del 2016.*
- *Los riesgos que podrían tener un impacto en las proyecciones de la evolución del negocio se encuentran detallados en la sección de riesgos del reporte de gestión del grupo que se puede encontrar en la Memoria Anual 2015. Importantes riesgos incluyen una mayor desaceleración en la economía global y de los volúmenes transportados, un importante y permanente aumento en el precio del combustible más allá de los niveles del 2015 y una aún mayor reducción en las tarifas de flete. La ocurrencia de uno o más de estos riesgos durante el transcurso del 2016 puede tener un gran efecto negativo en la industria, y por lo tanto, en el desarrollo comercial de Hapag-Lloyd en 2016. A la fecha de publicación de este informe, no se han producido cambios en las perspectivas de los resultados.*

### Segmento Otros Negocios de Transporte

- Durante el año 2016 el negocio de transporte de automóviles seguirá enfrentando tarifas de flete ex-bunker muy inferiores a las promedio de años anteriores. La significativa caída en la demanda en los años 2014 y 2015 ha hecho que las tarifas de flete en este negocio disminuyan fuertemente, mientras que el menor costo de combustible – que ha mostrado una recuperación recientemente - sólo ha compensado parcialmente dicho efecto. Lo anterior impactará negativamente el segundo trimestre de 2016, aunque los planes de mejora de costos ya implementados por la compañía, y los adicionales que está impulsando, ayudarán a morigerar su impacto para dicho trimestre y los siguientes.



- El crecimiento importante en la participación de mercado que CSAV ha logrado en los últimos dieciocho meses en todos los negocios que opera la compañía, así como las diversas medidas destinadas a reducir su estructura de costos para hacer frente al todavía adverso escenario que afecta a la industria naviera en los mercados relevantes de Sudamérica y en especial a aquellos de la costa oeste del subcontinente, se espera que empiecen a ser visibles en la segunda mitad del presente año.
- Las ventas de automóviles, buses y camiones en Chile y Perú, principales mercados de importación de vehículos para CSAV, aun cuando siguen muy deprimidos, han comenzado a mostrar ciertos signos de estabilización en los primeros meses de 2016. A pesar de lo anterior y debido a las ya comentadas desfavorables condiciones económicas, incluida la constante volatilidad y devaluación de las monedas, no permiten estimar una recuperación en los volúmenes de importación de vehículos durante el año 2016. Por esta misma razón, la compañía sigue enfocada en optimizar sus costos operacionales.
- El negocio de graneles líquidos, que opera en la costa oeste de Sudamérica, se espera que tenga una operación estable a pesar de las caídas en los precios de los commodities.
- La operación logística y de “freight forwarder”, a través de la filial Norgistics, aun cuando sigue enfrentando volatilidad en las tarifas de flete de contenedores que intermedia, éstas se han incrementado recientemente lo que podría mejorar sus ingresos y rentabilidad; sin embargo, no hay certeza de que esta tendencia se mantenga en los próximos meses.



## **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.*