



Junta Ordinaria de Accionistas

26 de Abril de 2017





Agenda

1. Situación de la Industria
2. Resultados 2016
3. Fusión con UASC

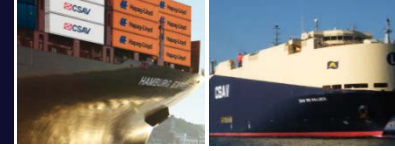


1. Situación de la Industria



Situación de la Industria Portacontenedores

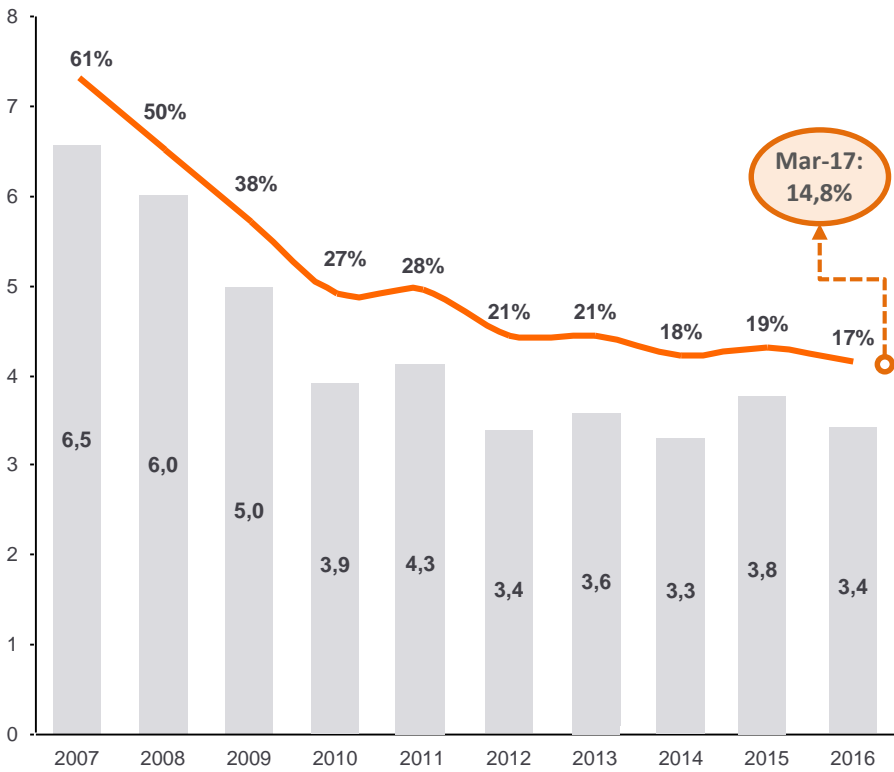
Balance Oferta - Demanda



Oferta: Crecimiento de la capacidad mundial se ralentiza (producto de beneficios decrecientes de invertir en naves aún más grandes)

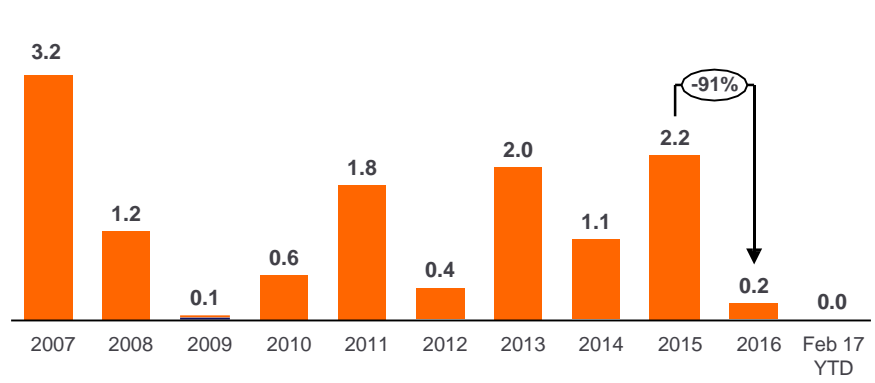
Ordenes de construcción sobre el total de flota

[TEU millones, %]



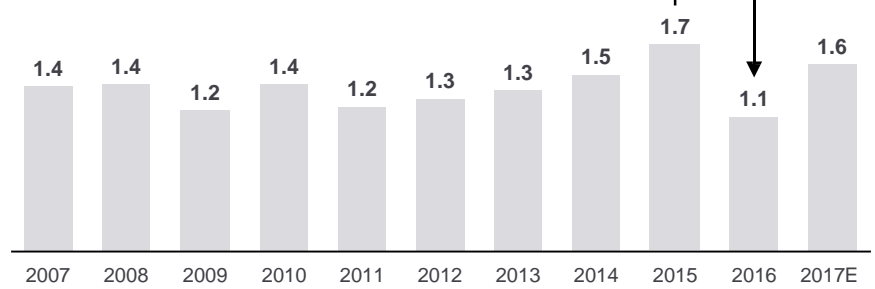
Ordenes de construcción colocadas por año

[TEU millones]



Entrega de naves por año

[TEU millones]



Fuente: Clarksons (Febrero 2017), Drewry , MDS Transmodal (Febrero 2017), Alphaliner (Abril 2017).

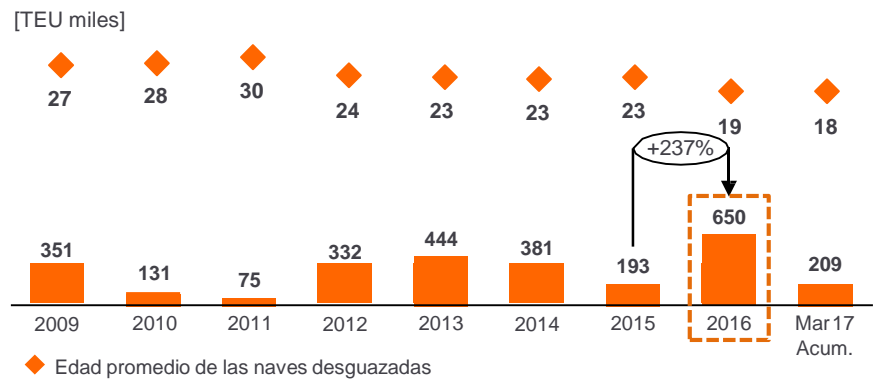
Situación de la Industria Portacontenedores

Balance Oferta - Demanda

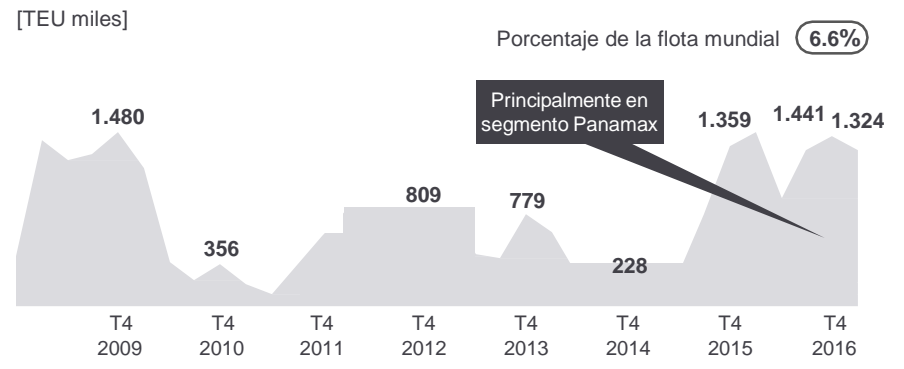


Oferta: Desguace de naves y la flota detenida ayudan a reducir aún más el crecimiento efectivo de la oferta

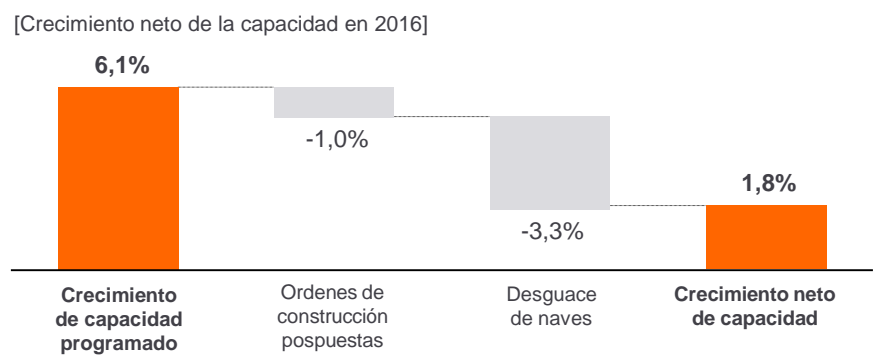
El mayor nivel de desguace de naves histórico ...



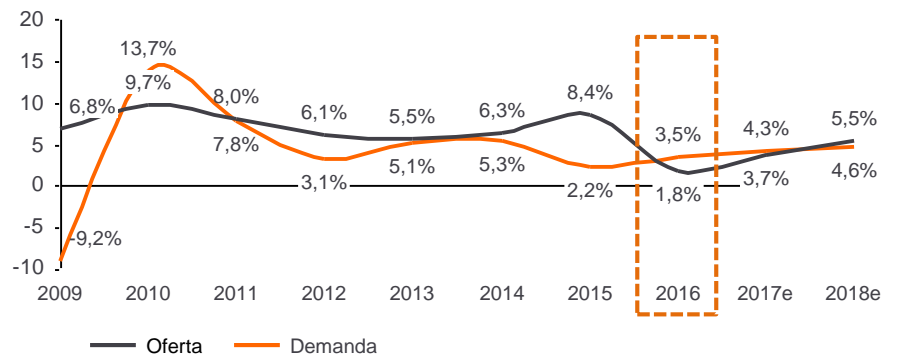
... y una flota detenida que se mantiene alta ...



... generando un bajo crecimiento neto de capacidad ...



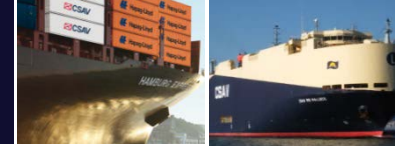
... reduciendo lentamente la brecha de oferta y demanda



Fuente: Clarksons (Febrero 2017), Drewry, Alphaliner (Abril 2017).

Situación de la Industria Portacontenedores

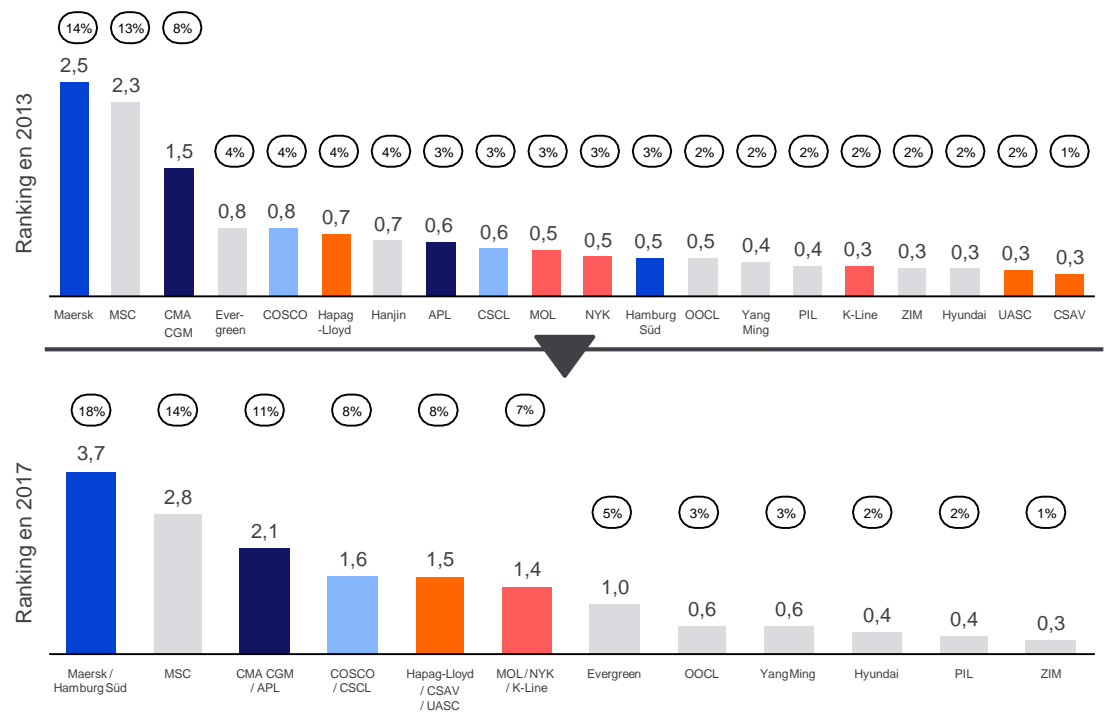
Consolidación



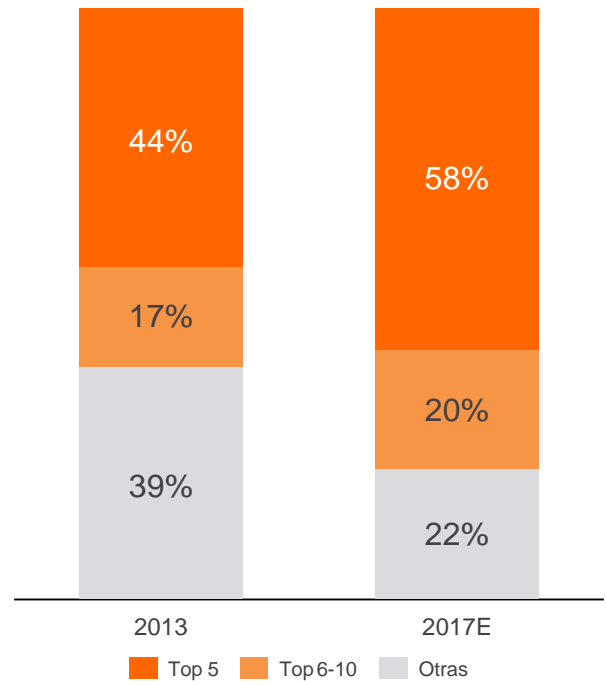
Creemos que hacia adelante existirán 5 a 7 compañías navieras globales en la industria - La diferencia con el resto se va ampliando

Consolidaciones conducen a una mayor concentración

Capacidad de los operadores [TEU millones] y porcentaje de la capacidad global [%]



Porcentaje de la capacidad global [%]



Fuente: Drewry (2016), MDS Transmodal (Enero 2017, Octubre 2013).

Nota: Diagrama asume que todas las fusiones actualmente anunciadas (Hapag-Lloyd + UASC, NYK + MOL + K-Line, Maersk + Hamburg Süd) recibirán las aprobaciones regulatorias y se realizarán según lo anunciado. Suma directa de las capacidades individuales de operación al 1 de diciembre de 2016.



2. Resultados 2016





Resultado Consolidado

(Cifras en millones de US\$)

	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	2016	2015	Var Anual
Ingresos operacionales	27,5	30,1	35,5	34,0	127,1	167,0	(39,9)
Costos operacionales	(33,3)	(27,3)	(29,8)	(29,6)	(120,0)	(164,2)	44,2
Margen bruto	(5,8)	2,8	5,7	4,4	7,1	2,8	4,3
Gastos de administración y otros	(3,3)	(3,5)	(4,3)	(5,0)	(16,1)	(19,3)	3,2
Otros ingresos	0,5	13,9	0,5	1,2	16,1	3,7	12,4
Resultado operacional	(8,6)	13,2	1,9	0,6	7,1	(12,8)	19,9
EBITDA	(8,6)	13,2	2,1	0,7	7,4	(8,3)	15,7
Resultado financiero	(0,7)	(0,9)	(1,2)	(1,0)	(3,8)	(3,4)	(0,4)
Participación en asociadas y negocios conjuntos	(8,0)	(28,2)	9,0	20,2	(7,0)	(6,6)	(0,4)
Diferencias de cambio	(0,1)	(0,1)	(0,1)	0,2	(0,1)	2,4	(2,5)
Impuestos	(10,1)	(16,6)	(6,3)	12,4	(20,6)	6,1	(26,7)
Resultado después de impuestos	(27,5)	(32,6)	3,3	32,4	(24,4)	(14,3)	(10,1)
Resultado después de impuestos op. descontinuadas	0,7	0,6	0,8	-	2,1	(0,8)	2,9
Reverso de interés minoritario	(0,4)	(0,3)	(0,3)	-	(1,0)	0,4	(1,4)
Resultado atribuible a la controladora	(27,2)	(32,3)	3,8	32,4	(23,3)	(14,7)	(8,6)

Nota: El resultado de 2015 ha sido re-expresado presentando la unidad de negocios de graneles líquidos como operaciones descontinuadas, de acuerdo a NIIF N°5.



Resultado por Segmentos

(Cifras en millones de US\$)

Segmento Otros servicios de transporte	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	2016	2015	Var Anual
Ingresos operacionales	27,5	30,1	35,5	34,0	127,1	167,0	(39,9)
Costos operacionales	(33,3)	(27,3)	(29,8)	(29,6)	(120,0)	(164,2)	44,2
Margen bruto	(5,8)	2,8	5,7	4,4	7,1	2,8	4,3
Gastos de administración y otros	(2,5)	(2,7)	(3,2)	(3,6)	(12,0)	(15,1)	3,1
Otros ingresos	0,5	1,3	0,6	1,2	3,6	2,4	1,2
Resultado Operacional	(7,8)	1,4	3,1	2,0	(1,3)	(9,9)	8,6
Resultado financiero	0,0	0,0	0,1	0,2	0,3	0,2	0,1
Diferencia de tipo de cambio	(0,1)	(0,1)	0,0	0,2	0,0	(1,0)	1,0
Impuestos	1,5	(0,6)	(1,0)	0,0	(0,1)	7,3	(7,4)
Resultado después de impuestos	(6,4)	0,7	2,2	2,4	(1,1)	(3,4)	2,3
Resultado después de impuestos op. discontinuadas	0,7	0,6	0,8	-	2,1	(0,8)	2,9
Reverso de interés minoritario	(0,4)	(0,3)	(0,2)	-	(1,0)	0,4	(1,4)
Resultado atribuible a la controladora	(6,1)	1,0	2,6	2,4	(0,1)	(3,8)	3,7

Segmento Portacontenedores	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	2016	2015	Var Anual
Gastos de administración y otros	(0,8)	(0,8)	(1,1)	(1,4)	(4,1)	(4,2)	0,1
Otros ingresos	-	12,6	(0,1)	-	12,5	1,3	11,2
Resultado Operacional	(0,8)	11,8	(1,2)	(1,4)	8,4	(2,9)	11,3
Resultado financiero	(0,7)	(0,9)	(1,3)	(1,2)	(4,1)	(3,6)	(0,5)
Participación e asociadas y negocios conjuntos	(8,0)	(28,2)	9,0	20,2	(7,0)	(6,6)	(0,4)
Diferencia de tipo de cambio	0,0	0,0	(0,1)	0,0	(0,1)	3,4	(3,5)
Impuestos	(11,6)	(16,0)	(5,3)	12,4	(20,5)	(1,2)	(19,3)
Resultado después de impuestos	(21,1)	(33,3)	1,2	30,0	(23,2)	(10,9)	(12,4)
Resultado atribuible a la controladora	(21,1)	(33,3)	1,2	30,0	(23,2)	(10,9)	(12,3)

Nota: El resultado de 2015 ha sido re-expresado presentando la unidad de negocios de graneles líquidos como operaciones discontinuadas, de acuerdo a NIIF N°5.



Hapag-Lloyd presentó pérdidas en 2016, pero con un resultado operacional (EBIT) positivo.

Resultado Consolidado 2016 de Hapag-Lloyd AG

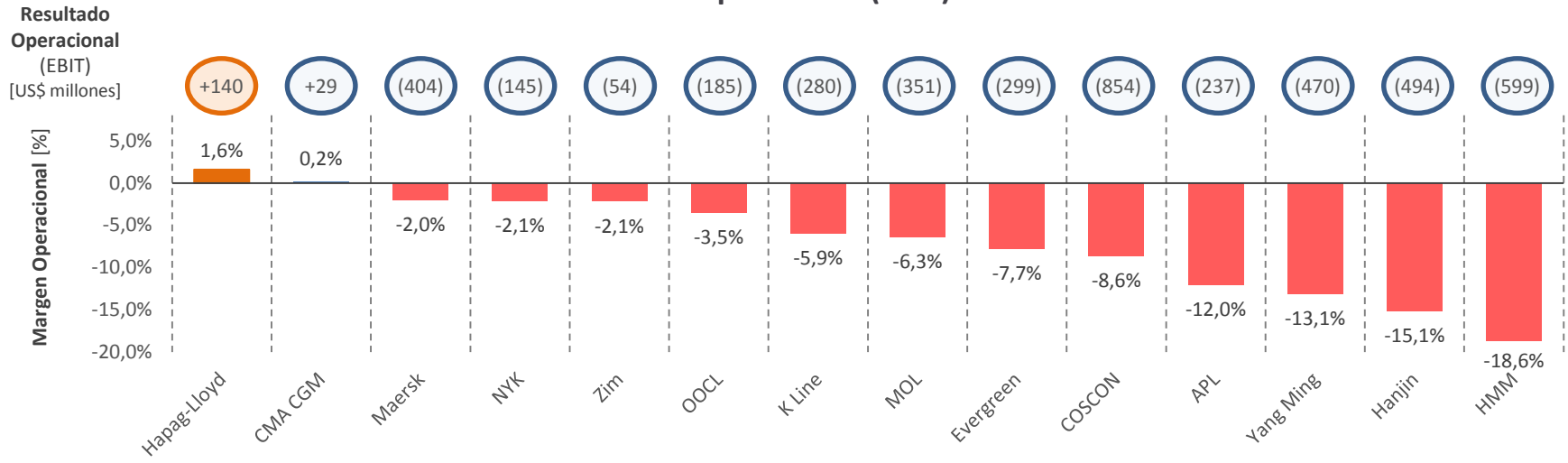
	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	2016	2015	Δ%
Volumen transportado [TEU miles]	1.811	1.892	1.947	1.949	7.599	7.401	+3%
Tarifa de flete [USD/TEU]	1.067	1.019	1.027	1.033	1.036	1.225	-15%
Precio de combustible [USD/ton]	178	182	224	257	210	312	-33%
Tipo de cambio [EUR/USD]	1,10	1,12	1,13	1,10	1,10	1,11	n/a
Ingresos [USD millones]	2.124	2.088	2.152	2.182	8.546	9.814	-13%
EBITDA [USD millones]	136	83	206	246	671	922	-27%
Margen EBITDA	6,4%	4,0%	9,6%	11,3%	7,9%	9,4%	-1,5ppt
EBIT [USD millones]	5	-50	73	111	140	407	-66%
Margen EBIT	0,2%	-2,4%	3,4%	5,1%	1,6%	4,1%	-2,5ppt
Resultado neto [USD millones]	-47	-111	9	46	-103	126	-181%

Resultado 2016

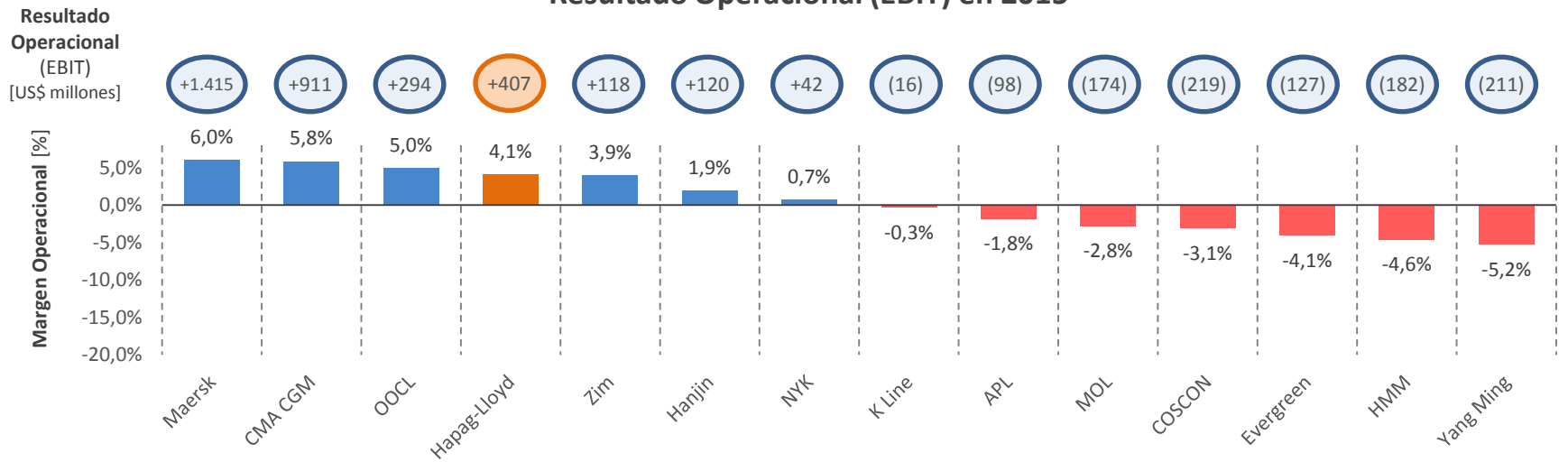
Comparativo Principales Navieras Portacontenedores



Resultado Operacional (EBIT) en 2016



Resultado Operacional (EBIT) en 2015



Fuente: Alphaliner, Reporte Mensual Abr-17 (y anteriores) y EEFF publicados por las compañías navieras. T/C según paridad del Banco Central de Chile y metodología de conversión a US\$ acorde con las disposiciones de IAS21 (IFRS).



3. Fusión con UASC





Fusión de Hapag-Lloyd y UASC crea una naviera global de primer nivel – Preparaciones finales para cerrar durante las próximas semanas

De un vistazo

HAMBURGO

Con la fusión se consolida como casa matriz de la compañía. Dubai (actual casa matriz de UASC) se convierte en la oficina central de la nueva región de Medio Oriente de Hapag-Lloyd.



225

buques portacontenedores son operados por Hapag-Lloyd y UASC en conjunto – una flota moderna y eficiente.



2.300.000 TEU

de capacidad en contenedores a disposición de nuestros clientes.



1,5 millones de TEU



es la capacidad de transporte total de la flota combinada de buques. Esto implica que Hapag-Lloyd opere una de las flotas más grandes del mundo.

THE Alliance

Los buques de Hapag-Lloyd y UASC operarán conjuntamente dentro la nueva alianza.

Ventajas de la fusión



Posición de mercado

La fusión entre Hapag-Lloyd y UASC fortalece la posición de mercado de la compañía como una de las navieras líderes en una industria que continúa su proceso de consolidación.



Tráficos bien balanceados

UASC y Hapag-Lloyd son un excelente complemento. La compañía combinada tendrá una red global y diversificada en todos los tráficos principales. Su presencia en el más importante tráfico Este-Oeste será más fuerte que hoy. Adicionalmente, Hapag-Lloyd será en el futuro uno de los líderes de mercado en los tráficos del Medio Oriente.



Flota moderna y eficiente

Juntas, Hapag-Lloyd y UASC operan una flota de buques moderna y muy eficiente con una edad promedio de 6,3 años. Producto de esto, no se requerirán inversiones en nuevos buques en los próximos años.



Asociaciones sólidas

Hapag-Lloyd tiene una larga tradición de alianzas operacionales y, junto con UASC, tiene una fuerte posición en la nueva alianza THE Alliance. Además, la compañía fusionada contará con una sólida base de accionistas principales, de gran solvencia y conocedores de la industria.



Efecto de sinergias

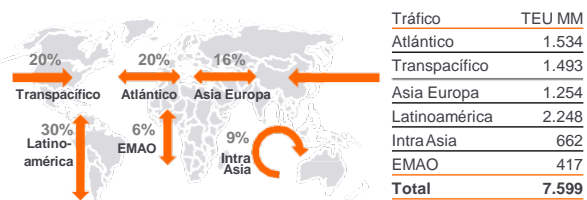
La integración de su red de servicios, el uso optimizado de los espacios disponibles en los buques y la consolidación de sus fuerzas comerciales y administrativas generará sinergias significativas del orden de USD 435 anuales, de las cuales cerca de un tercio serían conseguidas ya en 2017.



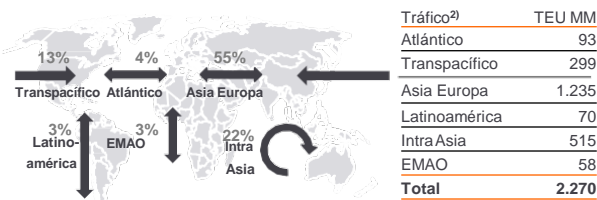
Red de servicios: Portafolio de tráficos balanceado – Más que cualquier otra compañía dentro de las TOP 5

Volumen de transporte por trafico en 2016

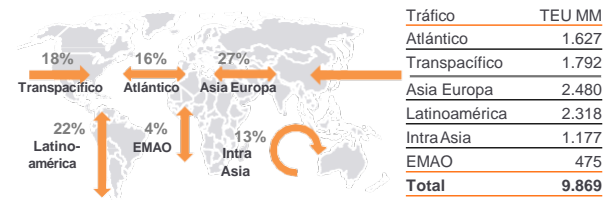
Hapag-Lloyd



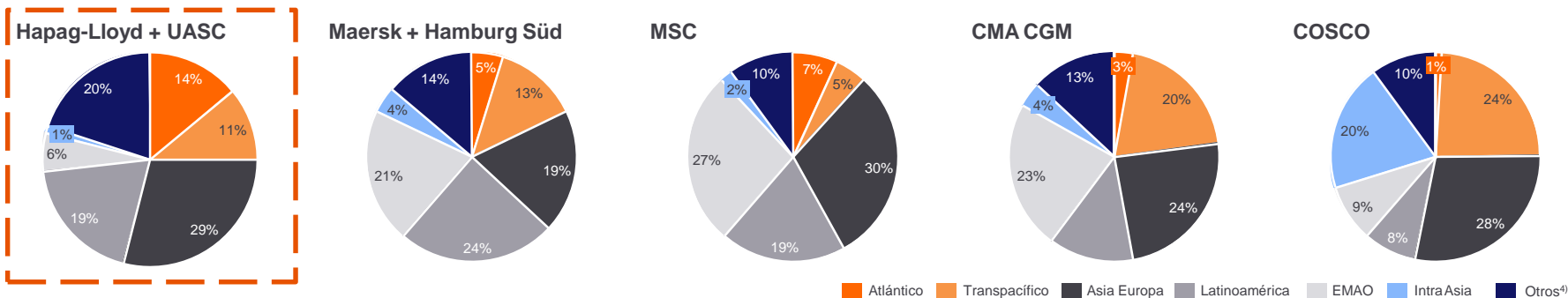
UASC¹⁾



Entidad Combinada¹⁾



Detalle de capacidad operada por trafico³⁾



1) Volumen de transporte por trafico de UASC al 30.09.2016; 2) Apertura del volumen de UASC de acuerdo a definición de tráficos de Hapag-Lloyd; 3) A diciembre de 2016. Apertura basada en las capacidad desplegada de forma individual por cada carrier solo en servicios directos. Excl. capacidad de transporte local, servicios de trasbordo, acuerdos de intercambio de espacio y acuerdos intra-alianza entre tráficos; números de Hapag-Lloyd basados en exposición a los tráficos globales; 4) Incluye Medio Oriente / Tráficos ISC y flota desempleada.

Fuente: Alphaliner (Febrero 2017).

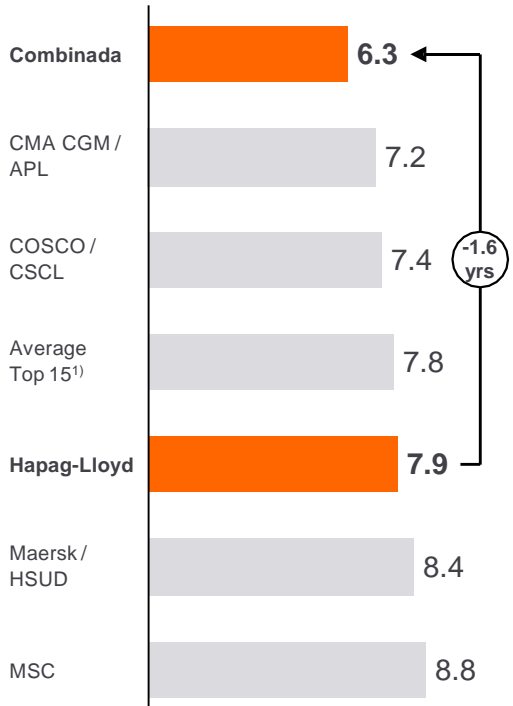
Fusión con UASC

Detalles de la transacción



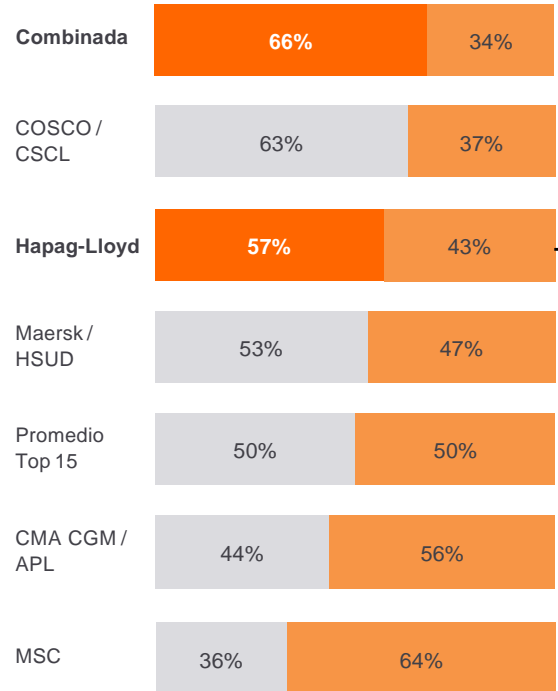
Flota: Una flota moderna y eficiente con una alta composición de naves de gran tamaño, sin necesidad de invertir en los próximos años

Edad promedio de la flota

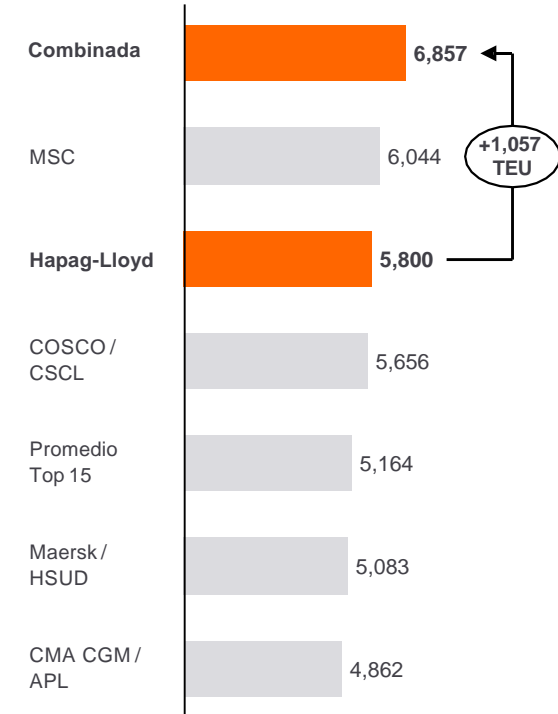


1) Weighted by carrier capacities

Flota propia [%]



Tamaño promedio de flota [TEU]

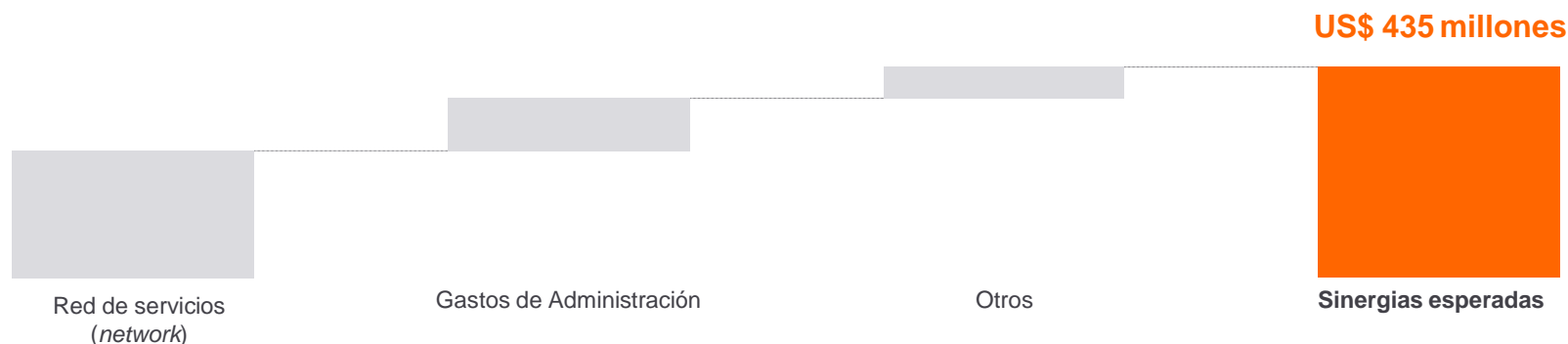


+1,057 TEU



Sinergias de US\$ 435 millones por año esperadas desde 2019 en adelante – Principalmente en *network* y gastos de administración

Sinergias estimadas [US\$ millones]



Sinergias por US\$ 435 millones por año desde 2019 en adelante – Aprox. 1/3 a ser capturado ya en 2017.
Costos iniciales por aprox. US\$ 150 millones, pagados durante el 2017.

Red de servicios (*network*)

- Optimización de la nueva configuración de servicios y naves
- Ventajas en costo por espacio movilizado
- Uso más eficiente de la nueva flota

Administración

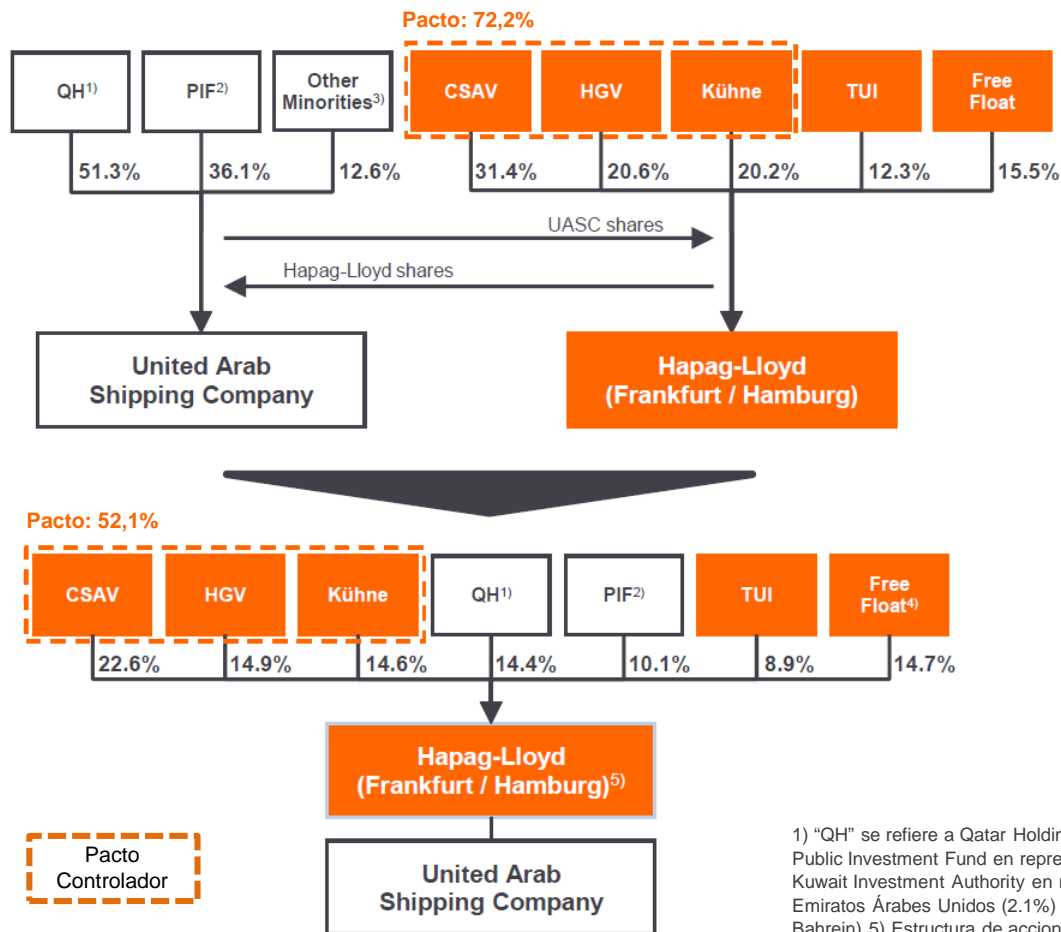
- Consolidación de oficinas corporativas y regionales
- Consolidación de las organizaciones locales en los diversos países.
- Otras reducciones en gastos de administración (ej. marketing, consultorías, auditorías).

Otros (terminales, equipamiento e intermodal)

- Menores costo de movimientos logísticos por cliente/localización
- Disminución del desbalance y optimización de costos de leasing
- Optimización de la red de transporte terrestre
- Implementación conjunta de las mejores practicas



Socios: Nueva estructura de accionistas con interés estratégico en la Entidad Combinada



- Aporte de acciones de UASC a Hapag-Lloyd a cambio de nuevas acciones emitidas por Hapag-Lloyd
- Inversión de los fondos soberanos QIA y PIF destaca la importancia estratégica de HLAG para la región
- 39% de los accionistas representarán a entidades e intereses gubernamentales
- 37% de los accionistas respaldados por grandes empresarios con amplia experiencia y foco en la industria logística
- Incremento de capital de US\$ 400 millones en efectivo, respaldado en proporción 50/50 por los actuales y nuevos accionistas, a realizarse durante los seis meses posteriores al cierre.

1) "QH" se refiere a Qatar Holding LLC en representación del Estado de Qatar 2) "PIF" se refiere a The Public Investment Fund en representación del Reino de Arabia Saudita 3) 'Other Minorities' incluye a Kuwait Investment Authority en representación del Estado de Kuwait (5.1%), República de Iraq (5.1%), Emiratos Árabes Unidos (2.1%) y Bahrein (0.4%) 4) Including 3.6% de 'Other Minorities' (KIA, Iraq, UAE y Bahrein) 5) Estructura de accionistas previa al aumento de capital en efectivo.