



 **CSAV**[®]

2020

Memoria Anual



 **CSAV**[®]
2020
Memoria Anual

CONTACTO

Hendaya 60, piso 14, Oficina 1401, Las Condes, Santiago
CP 7550188

Teléfono (56-2) 2588 6000

Telefax (56-2) 2331 5153

www.csav.com

SERVICIOS AL ACCIONISTA

DCV Registros S.A.

Los Conquistadores 1730, piso 24, Providencia, Chile

Teléfono: (56-2) 2393 9003

atencionaccionistas@dcv.cl

RELACIÓN CON INVERSIONISTAS

María Elena Palma

Investor Relations

Teléfono: (56-2) 2588 6058



C ontenidos

H hitos 2020

INCREMENTO DE PARTICIPACIÓN EN HAPAG-LLOYD

CSAV recuperó su posición accionaria del 30%, reducida tras dilución por la fusión de Hapag-Lloyd y UASC en 2017. Este proceso contempló compras en 2019 y 2020, totalizando una inversión por US\$ 450 millones y fortaleciendo así su influencia y control sobre el futuro de Hapag-Lloyd.

AUMENTO DE CAPITAL POR US\$ 350 MILLONES

Junto a la emisión de bonos realizada en 2019 por US\$ 100 millones, estos fondos fueron destinados a financiar compras de acciones para alcanzar el 30% en Hapag-Lloyd. Esto permite a CSAV cumplir su objetivo de alcanzar una estructura de deuda compatible con la distribución de dividendos.

ABSORCIÓN DE PÉRDIDAS ACUMULADAS DE US\$ 1.228 MILLONES

Consolidando a CSAV como vehículo de inversión en Hapag-Lloyd haciendo posible la distribución de dividendos desde 2021 a cargo del periodo anterior.

UTILIDAD POR US\$ 222,1 MILLONES EN 2020

Corresponde al resultado operacional más alto de CSAV y el segundo resultado histórico después de la fusión con Hapag-Lloyd en 2014.

REORGANIZACIÓN DE LOS NEGOCIOS

La Compañía puso término al negocio de transporte marítimo de vehículos para potenciar su foco en el negocio de portacontenedores, a través de su inversión en Hapag-Lloyd.

DISTRIBUCIÓN DE DIVIDENDOS

Después de 10 años en los cuales la Compañía registró pérdidas, el Directorio propondrá distribuir el 76,53% de las utilidades con cargo al ejercicio 2020, correspondiente a un dividendo total aproximado de US\$ 0,0033 por acción, convirtiéndose en la mayor tasa de distribución en la historia de CSAV.





UTILIDAD FINAL
155% SUPERIOR A LA DE 2019

- Hapag-Lloyd obtuvo una ganancia de USD 1.067,6 millones en 2020.
- Resultado es atribuible, principalmente, a la gestión activa de reducción de costos, a una caída moderada en los precios de combustible y a un leve incremento en las tarifas de flete.
- Dividendo de EUR 3,5 por acción propuesto es el mayor en cuatro años.

AHORRO
ANUAL DE USD 500
MILLONES

- Gracias al Programa de Protección del Desempeño, diseñado para enfrentar la crisis del COVID-19.
- El programa incluyó un paquete de medidas para disminuir los costos y aumentar la liquidez de la empresa.



ORDEN DE
CONSTRUCCIÓN DE
SEIS NAVES DE 23.500 TEU

- Entrega prevista para 2023 (entre abril y diciembre).
- Inversión cercana a los USD 1.000 millones.
- Tecnología de combustión altamente eficiente y dual, incluyendo un sistema de propulsión con Gas Natural Licuado.

MEJORA
HISTÓRICA EN SU
CLASIFICACIÓN DE RIESGO

- Moody's elevó su calificación desde B1 con perspectiva negativa a Ba3 con perspectiva estable.
- Standard & Poor's aumentó un nivel, desde B+ a BB-, con una perspectiva positiva.
- Ambas clasificaciones crediticias son las más altas asignadas a Hapag-Lloyd desde que se inició su calificación, en 2010.
- Clasificaciones recientes consideraron el sólido desempeño operacional y la significativa reducción de deuda.







Carta del presidente

Estimados accionistas:

El 2020 fue un año extraordinariamente complejo para todas las personas, organizaciones e industrias a nivel mundial. La rápida propagación de la pandemia del COVID-19 llevó a que la restricción a la movilidad fuese una de las principales medidas adoptadas por los gobiernos, y ello condicionó la evolución del consumo y de la producción de bienes y, ciertamente, de la cadena de suministro global. En marzo se inició una estricta cuarentena en China, que afectó severamente la producción y exportación global de bienes y produjo –dada su relevancia en el comercio internacional– una ralentización de la cadena logística que persiste hasta hoy. Las cuarentenas que posteriormente declararon los países desarrollados impactaron la demanda por bienes, afectando muy negativamente al comercio durante los primeros seis meses del año. En los meses más complejos, los volúmenes cayeron hasta en dos dígitos.

A partir de junio, el enorme estímulo fiscal para sobrellevar la pandemia y la caída relevante del gasto en servicios, provocaron una explosión de la demanda por bienes durables, principalmente vinculados al hogar y a las tecnologías asociadas al trabajo remoto. Este contexto permitió a Hapag-Lloyd recuperar, hacia el término del 2020, los volúmenes anuales del 2019. Lamentablemente, este aumento inesperado de la demanda, sumado a una muy baja reposición de inventarios durante los primeros meses del año, se encontró con una cadena logística global altamente estresada, operando a una capacidad subóptima, tanto en los puertos como en los sistemas intermodales. Esto generó una escasez muy relevante

de contenedores y barcos, con los consecuentes efectos en las tarifas de flete, cuyo aumento fue uno de los impulsores del resultado de Hapag-Lloyd.

Para mitigar los efectos disruptivos de la pandemia en la logística de sus clientes, en junio Hapag-Lloyd lanzó un agresivo plan de inversiones en nuevos contenedores y un aumento significativo de los viajes de barcos dedicados a contenedores vacíos (*trip-out*) para relocalizarlos en los puntos de escasez. Lamentablemente, mientras no se normalice la situación sanitaria y las empresas relacionadas con la logística puedan volver a operar a plena capacidad, seguiremos viviendo un escenario inestable en el flujo de bienes.

El 1 de enero de 2020 entró en vigencia la nueva normativa IMO 2020, que restringe el uso del petróleo que se utilizaba hasta ese entonces, solo a aquellos barcos que cuenten con depuradores; sino, se debe utilizar un combustible previamente depurado. En el contexto de la pandemia, el precio de este nuevo petróleo –contrario a lo previsto– resultó inferior al que se empleaba en 2019, y fue un factor que impactó positivamente los resultados de Hapag-Lloyd y, como consecuencia de ello, los de CSAV.

Sin perjuicio de lo disruptiva que ha sido la pandemia para la oferta y demanda de bienes del comercio global, la industria ha sorteado bien esta crisis, con un claro foco en mantener el control de su estructura de costos y un alto nivel de utilización de las naves.

Los mejores resultados de la industria, así como el balance entre oferta y demanda por transporte, han propiciado que por primera vez en muchos años, veamos un aumento en el libro de órdenes de naves en construcción.

La enorme transformación de nuestra industria, producto de una profunda y prolongada crisis, llevó a una consolidación que ha generado economías de escala muy significativas. Esta ha sido y será, sin duda, beneficiosa para el comercio global y los clientes de Hapag-Lloyd y un factor de estabilidad que permitirá a la industria invertir y mantener un sano equilibrio de mercado en el largo plazo.

En CSAV hemos logrado sortear con éxito los desafíos del 2020, gracias al intenso trabajo desarrollado durante los últimos años y a nuestra firme convicción de la solidez de la estrategia que hemos implementado.

En esa línea, logramos nuestro segundo registro histórico más alto de resultados, luego de la fusión en 2014 con la naviera alemana Hapag-Lloyd. En el ejercicio del 2020 CSAV obtuvo una utilidad de US\$ 222 millones en un contexto de crisis mundial, que representan un crecimiento de un 78% en relación con el año anterior. Este incremento responde, principalmente, al positivo desempeño del negocio de portacontenedores, a través de Hapag-Lloyd, compañía que logró, a su vez, su mayor utilidad desde el 2010, al obtener US\$ 1.067 millones, cifra que supera en 155% a la ganancia de 2019. El flujo operacional obtenido durante el periodo permitió la reducción de su deuda financiera, incluido el prepago del único bono vigente a la fecha por US\$ 450 millones con vencimiento el 2024.

Los positivos resultados obtenidos son producto del desarrollo constante de programas de mejoras y de la incorporación de sinergias aportadas por las fusiones

con CSAV en 2014 y con United Arab Shipping Company en 2017, con el objetivo de posicionar a Hapag-Lloyd como líder en eficiencia y rentabilidad dentro de la industria.

Especial importancia tuvo para Hapag-Lloyd en 2020 la temprana decisión de formar un comité central que veló por la ejecución de dos relevantes programas: el Plan de Continuidad Operacional, con el objetivo resguardar la seguridad y salud los colaboradores, y seguir operando; y el Programa de Protección al Desempeño, orientado a mitigar los efectos financieros de la crisis sanitaria.

Como parte de estos programas, la compañía mantuvo a más del 90% de los ejecutivos de oficina trabajando desde sus hogares, e implementó más de 1.700 medidas asociadas a ahorros de costos, reestructuración de servicios, revisión de inversiones y aumento de la liquidez de la empresa, con el objetivo de lograr un ahorro dentro de los tres dígitos en millones de dólares. Al término del año se estimaba un 80% de éxito de este plan.

Durante el último ejercicio, Hapag-Lloyd continuó implementando su Estrategia 2023, iniciada en 2018, con el propósito de consolidar su posición competitiva en el largo plazo, más allá de las eficiencias operacionales actualmente alcanzadas. A través de su implementación, la naviera busca convertirse en la compañía líder en calidad de servicio, diferenciándose por su orientación al cliente; mantener una posición relevante a nivel global, especialmente, en mercados de nicho y en expansión; y mejorar la rentabilidad de sus operaciones, mediante mayores avances en digitalización, automatización y transformación en una organización más ágil.

En CSAV, a inicios del año 2020, logramos concretar la compra de un paquete accionario a Qatar Investment



Authority (QIA) que, sumado a las compras selectivas de acciones realizadas en el mercado bursátil alemán durante 2019, nos permitió adquirir un 4,14% adicional en Hapag-Lloyd, alcanzando finalmente una participación del 30% en la naviera alemana. Dichas adquisiciones contemplaron una inversión total de US\$ 450 millones, de los cuales US\$ 100 millones fueron financiados con la emisión de deuda (bonos) en 2019, mientras que el saldo se financió a fines del periodo con la realización de un exitoso aumento de capital por US\$ 350 millones, concluyendo así este proceso.

La importancia de alcanzar el 30% de participación radica en la obtención de lo que se conoce como los *grandfather rights*, que nos permiten, incluso estando fuera del pacto de accionistas controlador, tener la opción de comprar más acciones de Hapag-Lloyd, sin tener la obligación de hacer una oferta pública por el total de las acciones emitidas. Creemos que esta opción, sin perjuicio de que nuestro interés es extender un pacto controlador más allá de su vencimiento en 2024, nos deja en una mejor posición para lograr el objetivo de mantener influencia y control sobre el futuro de Hapag-Lloyd.

Además de permitir el financiamiento de la obtención del 30% de participación en Hapag-Lloyd, este aumento de capital se planteó para estructurar un nivel de deuda compatible con nuestro siguiente objetivo principal: lograr una pronta distribución del flujo libre de caja proveniente de los dividendos de Hapag-Lloyd a los accionistas de CSAV, enfocándonos en posicionarnos como un vehículo de inversión eficiente en la naviera alemana.

En este mismo sentido, el Directorio propuso a sus accionistas, en la sesión extraordinaria de mayo de 2020 y en conjunto con la propuesta de aumento de capital, absorber a diciembre de 2019 las

pérdidas acumuladas que mantenía la Compañía, comprometiéndonos de esta forma a la distribución de dividendos desde el 2021 con cargo a los resultados del año anterior, siendo ambas propuestas aprobadas.

Además, con el cierre de nuestro negocio de transporte de vehículos, hemos enfocado todos nuestros esfuerzos en el negocio de portacontenedores y en estructurar una administración eficiente para nuestra inversión en Hapag-Lloyd, alineados con el objetivo de maximizar el flujo de dividendos distribuidos.

En 2021, nuestro foco seguirá siendo el de resguardar la salud y seguridad de nuestros colaboradores y asegurar la continuidad operacional de la Compañía. Para el futuro de Hapag-Lloyd, creemos que la sólida posición de caja y el bajo nivel de deuda alcanzado gracias a sus positivos resultados son adecuados para solventar cualquier requerimiento de inversión futura, como son las seis nuevas naves bajo construcción de 24 mil TEU de capacidad cada una.

Finalmente, quisiera entregar todo nuestro apoyo a aquellas personas que sufrieron las consecuencias de esta pandemia. A su vez, quisiera agradecer a nuestros accionistas y colaboradores por el alto compromiso y dedicación al desarrollo de nuestra compañía. Tenemos plena confianza en el proyecto que estamos levantando y esperamos seguir creciendo juntos este 2021.

Un cordial saludo,

FRANCISCO PÉREZ MACKENNA
Presidente de CSAV





Nuestra Compañía

P erfil corporativo

Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV) es uno de los principales accionistas de Hapag-Lloyd AG, naviera alemana y quinta en el mundo en el transporte de carga en contenedores.

CSAV posee el 30% del capital accionario de Hapag-Lloyd AG al 31 de diciembre de 2020 y forma parte del pacto de accionistas que controla, aproximadamente, el 73,9% de su propiedad.

La Compañía clasifica esta inversión en sus estados financieros como un negocio conjunto, considerando la influencia significativa y el control conjunto sobre Hapag-Lloyd, con la cual fusionó su negocio portacontenedores en 2014.

Al cierre de 2020, la inversión en Hapag-Lloyd representa el 90,19% de los activos consolidados de la Compañía.

Compañía Sud Americana de Vapores S.A. es una sociedad anónima abierta, fundada en 1872, que cotiza sus acciones en el mercado bursátil chileno desde 1893.

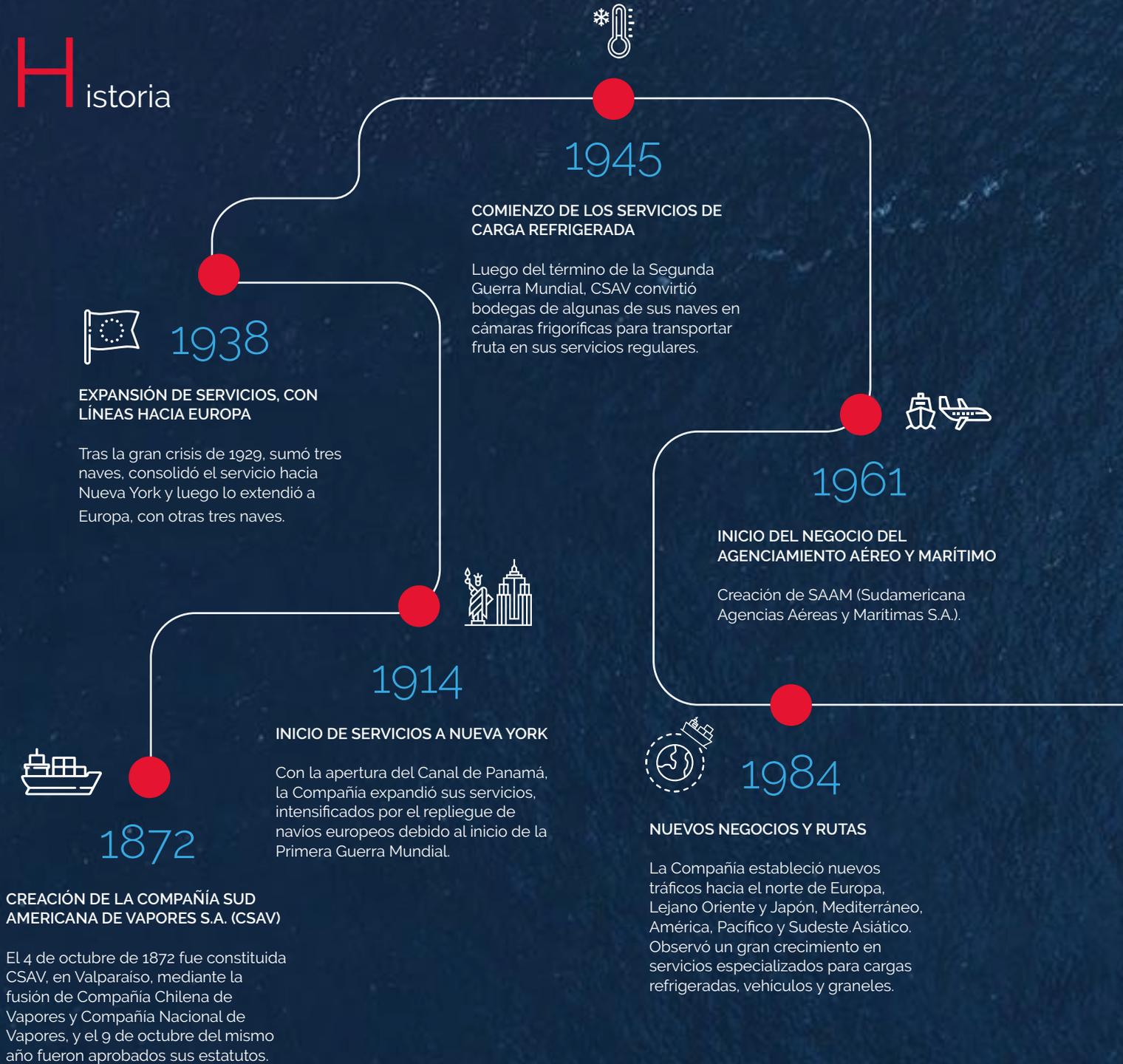


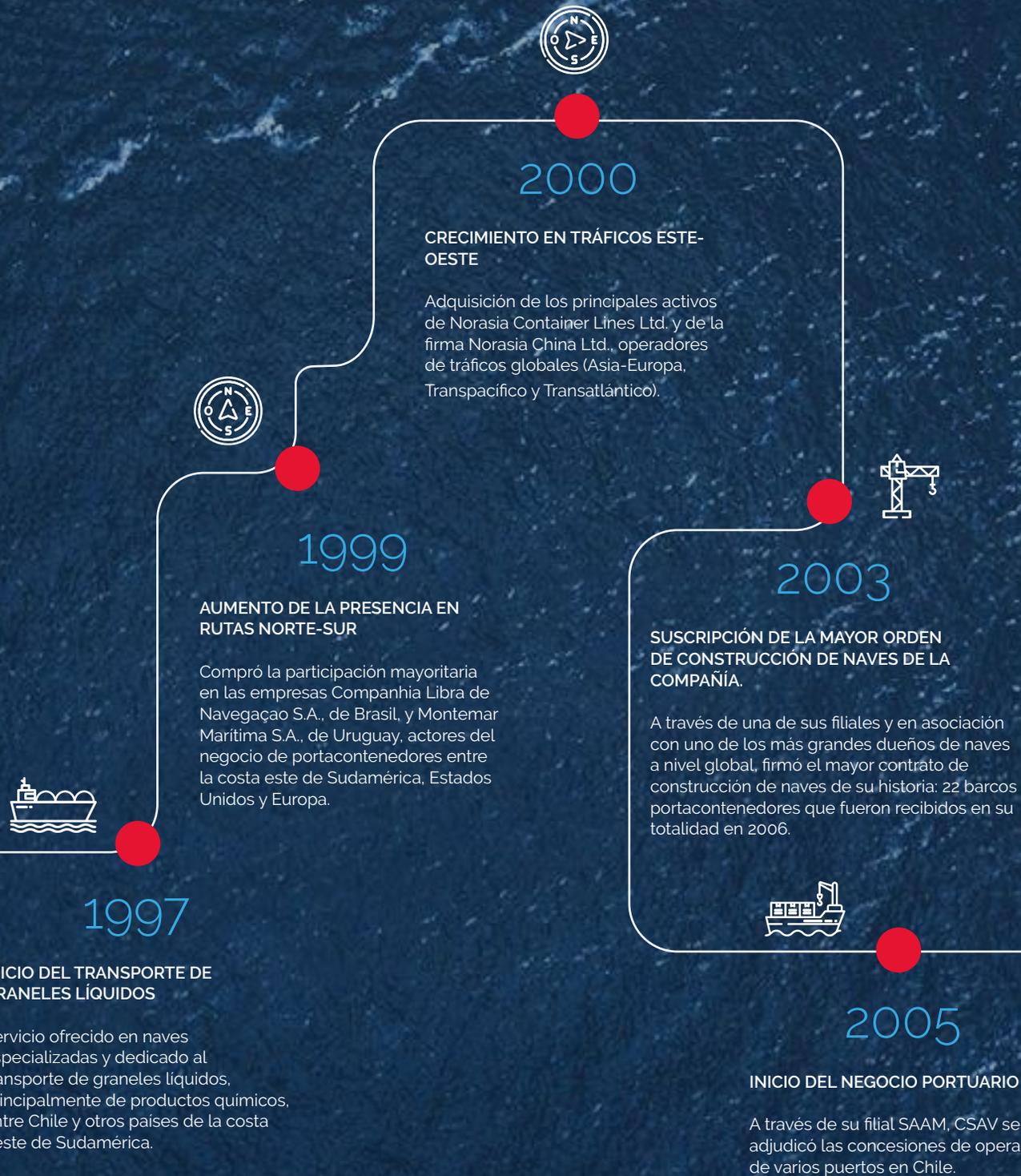
Estructura societaria de Hapag-Lloyd AG



Hapag-Lloyd posee una flota de 237 buques portacontenedores y una capacidad total de arrastre de 1,7 millones de TEU al cierre de 2020. Mantiene un portafolio de 122 servicios regulares y una red logística altamente diversificada y balanceada, con presencia en 129 países y en las principales rutas a nivel global. Es miembro principal de THE Alliance, una de las mayores alianzas operacionales de la industria naviera.

Historia







2013

PLAN DE INVERSIÓN EN NAVES

Aumento de capital finalizó exitosamente con una recaudación de US\$ 330 millones destinados a un plan de construcción de siete naves de 9,300 TEU (que se comenzaron a recibir desde fines de 2014) y para el prepago de pasivos. Quiñenco S.A. aumentó su participación a un 46,0%.



2012

RECEPCIÓN DE NUEVAS NAVES Y SEPARACIÓN DE SAAM

La Compañía recibió las tres naves restantes del proyecto de construcción de siete naves de 8.000 TEU. SAAM se separó de CSAV, dando origen a SM SAAM.



2011

REESTRUCTURACIÓN OPERACIONAL Y NUEVO CONTROL

Inicio de una profunda reestructuración operacional que finalizó exitosamente en 2012. En marzo, Quiñenco S.A. (Grupo Luksic) se integró a la propiedad de CSAV, manteniendo control conjunto con Marítima de Inversiones S.A. (Grupo Claro), cada una con un 20,6% a fines del primer semestre. Ese año, además, CSAV recibió cuatro nuevas naves de 8.000 TEU y una nave de 6.600 TEU.

2009

REESTRUCTURACIÓN FINANCIERA POST CRISIS SUBPRIME

Incluyó aumentos de capital, renegociaciones de los contratos de construcción de naves y obtención de financiamiento.



2014

FUSIÓN DE CSAV Y HAPAG-LLOYD

En diciembre, tras cumplirse todas las condiciones definidas en el *Business Combination Agreement* (BCA) firmado en abril, se materializó el aporte del negocio portacontenedores a Hapag-Lloyd, convirtiéndose CSAV, con un 30% de participación, en el principal accionista de Hapag-Lloyd. Su participación se incrementó a un 34%, luego de suscribir 259 millones de euros del aumento de capital de 370 millones de euros que realizó Hapag-Lloyd. Además, CSAV accedió al control conjunto de Hapag-Lloyd, a través del pacto de accionistas acordado con Kühne Maritime y la ciudad de Hamburgo.



2015

APERTURA BURSÁTIL DE HAPAG-LLOYD

Como parte de los acuerdos originalmente comprendidos, esta sociedad concluyó con éxito su apertura (*Initial Public Offering* o IPO) en las bolsas de valores de Frankfurt y Hamburgo. CSAV y Kühne Maritime suscribieron el 10,33% de las acciones emitidas en el IPO, aportando 27,3 millones de euros cada uno. Por consiguiente, CSAV vio reducida su participación a un 31,35%.



2018

INCREMENTO DE PARTICIPACIÓN EN HAPAG-LLOYD

CSAV aumentó su participación en Hapag-Lloyd a un 25,86% al 30 de junio de 2018, a través de compras en las bolsas de comercio de Alemania. Los fondos requeridos para esta inversión ascendieron a US\$ 28,4 millones, los que fueron cubiertos con un financiamiento puente, pagado posteriormente con los flujos obtenidos de la distribución de dividendos de Hapag-Lloyd, anunciada en marzo y realizada en julio de 2018.



2017

FUSIÓN DE HAPAG-LLOYD Y UASC

En mayo se realizó el cierre de la fusión entre Hapag-Lloyd y United Arab Shipping Company (UASC), operación que implicó que la participación de CSAV descendiera a un 22,57%. Sin embargo, tras un aumento de capital de Hapag-Lloyd por 352 millones euros y la adquisición de acciones adicionales, CSAV cerró el año con un 25,46%. Estas inversiones fueron financiadas con un aumento de capital por US\$ 294 millones finalizado en noviembre. Adicionalmente, CSAV materializó la venta de Norgistics Chile S.A., en el contexto de cierre de su negocio logístico y de *freight forwarder*.



2019

NUEVO AUMENTO DE PARTICIPACIÓN EN HAPAG-LLOYD

Durante el 2019, CSAV incrementó su participación en Hapag-Lloyd, a través de compras en las bolsas de comercio de Alemania, registrando al cierre del período un 27,79%. Las inversiones requeridas para esta inversión fueron cubiertas con un financiamiento puente, pagado posteriormente con los fondos obtenidos de la colocación de un bono por US\$ 100 millones en el mercado local, y por un financiamiento puente otorgado por la matriz, Quiñenco, por US\$ 30 millones.



2020

POSICIONAMIENTO Y FOCO EN HAPAG-LLOYD

CSAV concluyó el proceso de incremento de su participación en Hapag-Lloyd, iniciado en 2019, tras alcanzar su objetivo de 30%. Para financiar la adquisición de acciones con este propósito, la Compañía aumentó su capital en US\$ 350 millones. Para focalizar sus esfuerzos en el negocio de portacontenedores, durante el año puso término a los servicios de transporte de automóviles que operaba directamente.



2016

FINANCIAMIENTO DE INVERSIÓN EN HAPAG-LLOYD

La Compañía colocó bonos en el mercado local por US\$ 50 millones, con el propósito de pagar el préstamo por US\$ 30 millones con el que financió en 2015 su participación en el IPO de Hapag-Lloyd. Por otra parte, concretó la venta de sus acciones en el *joint venture* que mantenía con Odfjell Tankers.

P

ropiedad y Control

ACCIONISTAS

Al 31 de diciembre de 2020, la sociedad tenía emitidas 51.319.876.188 acciones de única serie, sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, en poder de un total de 3.979 accionistas.

Durante el ejercicio, la Compañía realizó un aumento de capital, mediante la emisión de 14.523.000.000 nuevas acciones de pago. Estas fueron completamente suscritas y pagadas durante los periodos de opción preferente (realizados entre el 27 de agosto y el 25 de septiembre y desde el 07 al 13 de octubre de 2020) y el saldo fue ofrecido al mercado, a través de dos remates simultáneos abiertos realizados el 16 de octubre de 2020. Más antecedentes sobre este proceso en la sección Inversiones y financiamiento de esta memoria anual.

Al 31 de diciembre de 2020, los 12 mayores accionistas de CSAV concentran el 86,01% de la propiedad.

Nombre o razón social	Número de acciones	% de propiedad
Inversiones Rio Bravo S.A.	17.466.172.965	34,03
Quiñenco S.A.	10.529.697.447	20,52
Bice Inversiones Corredores de Bolsa S.A.	3.897.981.113	7,60
Inmobiliaria Norte Verde S.A.	3.699.104.665	7,21
Maritima de Inversiones S.A.	2.088.562.317	4,07
BTG Pactual Chile S.A. Corredores de Bolsa	1.675.788.974	3,27
Nevasa S.A. Corredores de Bolsa	969.827.531	1,89
Bolsa de Comercio de Santiago Bolsa de Valores	813.496.040	1,59
Banco de Chile por cuenta de State Street	805.873.547	1,57
Banco de Chile por cuenta de terceros no residentes	801.570.108	1,56
Banco Santander por cuenta de inversionistas extranjeros	696.569.454	1,36
Banco de Chile por cuenta de Citi NA New York Clie	695.796.909	1,36



➤ CONTROL

De acuerdo con lo definido en el Título XV de la Ley n.º 18.045, el Grupo Luksic, a través de las sociedades Quiñenco S.A. y sus filiales, Inversiones Río Bravo S.A. e Inmobiliaria Norte Verde S.A., ejerce como entidad controladora de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2020, su participación asciende a 61,76%.



Nombre o razón social	Número de acciones	% de propiedad
Inversiones Río Bravo S.A.	17.466.172.965	34,03
Quiñenco S.A.	10.529.697.447	20,52
Inmobiliaria Norte Verde S.A.	3.699.104.665	7,21

Las acciones emitidas y pagadas de Quiñenco S.A. son de propiedad en un 82,9% de las sociedades Andsberg Inversiones SpA, Ruana Copper A.G. Agencia Chile, Inversiones Orengo S.A., Inversiones Consolidadas Ltda., Inversiones Salta SpA, Inversiones Alaska Ltda., Inmobiliaria e Inversiones Río Claro S.A. e Inversiones Río Claro Ltda. La fundación Luksburg Foundation tiene indirectamente el 100% de los derechos sociales en Andsberg Inversiones SpA, el 100% de los derechos sociales en Ruana Copper A.G. Agencia Chile y un 99,76% de las acciones de Inversiones Orengo S.A.

Andrónico Mariano Luksic Craig (RUT 6.062.786-K) y familia tienen el control del 100% de las acciones de Inversiones Consolidadas Ltda. y de Inversiones Alaska Ltda. La familia de don Andrónico Luksic Craig tiene el 100% del control de Inversiones Salta SpA. Inmobiliaria e Inversiones Río Claro S.A. e Inversiones Río Claro Ltda. son indirectamente controladas por la fundación Emian Foundation, en la que la descendencia de don Guillermo Antonio Luksic Craig† (RUT 6.578.597-8) tiene intereses.

No existe un acuerdo de actuación conjunta entre los controladores de la sociedad.

P

olítica y pago de dividendos

En la Junta General Ordinaria de Accionistas, celebrada el 16 de abril de 2004, se estableció como política de dividendos repartir el 30% de las utilidades. Esta política fue establecida también en las juntas ordinarias celebradas los años 2005 a 2019 y ratificada el 24 de abril de 2020. En dichas juntas también se facultó al Directorio para definir la oportunidad y el monto de los dividendos provisorios a pagar, estando condicionados a la obtención de resultados durante el ejercicio y siempre que estos alcancen a absorber las pérdidas acumuladas.

Durante los últimos nueve años no se ha pagado dividendos. Sin embargo, con fecha 19 de marzo de 2021, el Directorio de la Compañía, acordó proponer a la Junta Ordinaria de Accionistas citada para el 23 de abril de 2021, la distribución de dividendos según a) el mínimo obligatorio correspondiente al 30% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2020, esto es, por la suma de US\$ 66.643.370,84, lo cual significa repartir un

dividendo de US\$ 0,0012985879116 por acción, y b) un adicional correspondiente al 46,53% de las utilidades líquidas del Ejercicio 2020, esto es, por la suma total de US\$ 103.356.629,16, lo cual significa repartir un dividendo de US\$ 0,0020139687941 por acción.

➤ DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

La utilidad (pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora por el ejercicio comercial terminado el 31 de diciembre de 2020, fue de US\$ 222.144.569,47.

Con el objetivo de acercar a la Compañía a la posibilidad de distribuir dividendos a sus accionistas, y teniendo capital suscrito y pagado suficiente, la Junta de Accionistas aprobó en su sesión extraordinaria del 19 de mayo de 2020, una disminución del capital de la Compañía mediante la absorción de la totalidad de las pérdidas acumuladas al 31 de diciembre de 2019, por US\$ 1.228.876.194,69.

76,53%

Propuesta de dividendos en base al Ejercicio 2020

➤ PATRIMONIO

Al 31 de diciembre de 2020 el Patrimonio de CSAV quedaría compuesto de la siguiente manera:

	US\$
Capital emitido	2.612.620.039,11
Ganancias (pérdidas) acumuladas	155.501.198,63
Otras reservas	(45.189.709,21)
Total	2.722.931.528,53
Utilidad líquida distribuible	155.501.198,63

De acuerdo con estas cifras, el valor libro de cada acción alcanza a US\$ 0,05306 al 31 de diciembre de 2020.



E

stadística de información bursátil

Las acciones de CSAV se transan actualmente en la Bolsa de Comercio de Santiago y en la Bolsa Electrónica de Chile. Hasta 2018, se cotizaban también en la Bolsa de Valparaíso (entidad que dejó de operar en ese año).

	Periodo	Número de acciones transadas	Monto transado (CLP)	Precio promedio (CLP/acción)	Presencia bursátil
2018	Primer trimestre	4.925.621.226	150.286.840.529	30,51	100%
	Segundo trimestre	5.419.888.505	134.269.189.934	24,77	100%
	Tercer trimestre	4.071.540.890	79.640.191.467	19,56	100%
	Cuarto trimestre	1.693.467.063	35.343.329.661	20,87	100%
2019	Primer trimestre	2.043.146.350	42.764.699.948	20,93	100%
	Segundo trimestre	2.023.062.316	43.450.338.644	21,48	100%
	Tercer trimestre	5.475.324.773	137.122.609.804	25,04	100%
	Cuarto trimestre	3.603.688.103	92.581.718.289	25,69	100%
2020	Primer trimestre	3.140.660.631	68.542.688.840	21,82	100%
	Segundo trimestre	3.486.408.979	66.447.120.450	19,06	100%
	Tercer trimestre	4.859.016.759	105.535.891.854	21,72	100%
	Cuarto trimestre	10.366.363.268	250.451.386.519	24,16	100%

Fuente:

Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa Electrónica de Chile y Bolsa de Corredores-Bolsa de Valores (más conocida como Bolsa de Valparaíso).

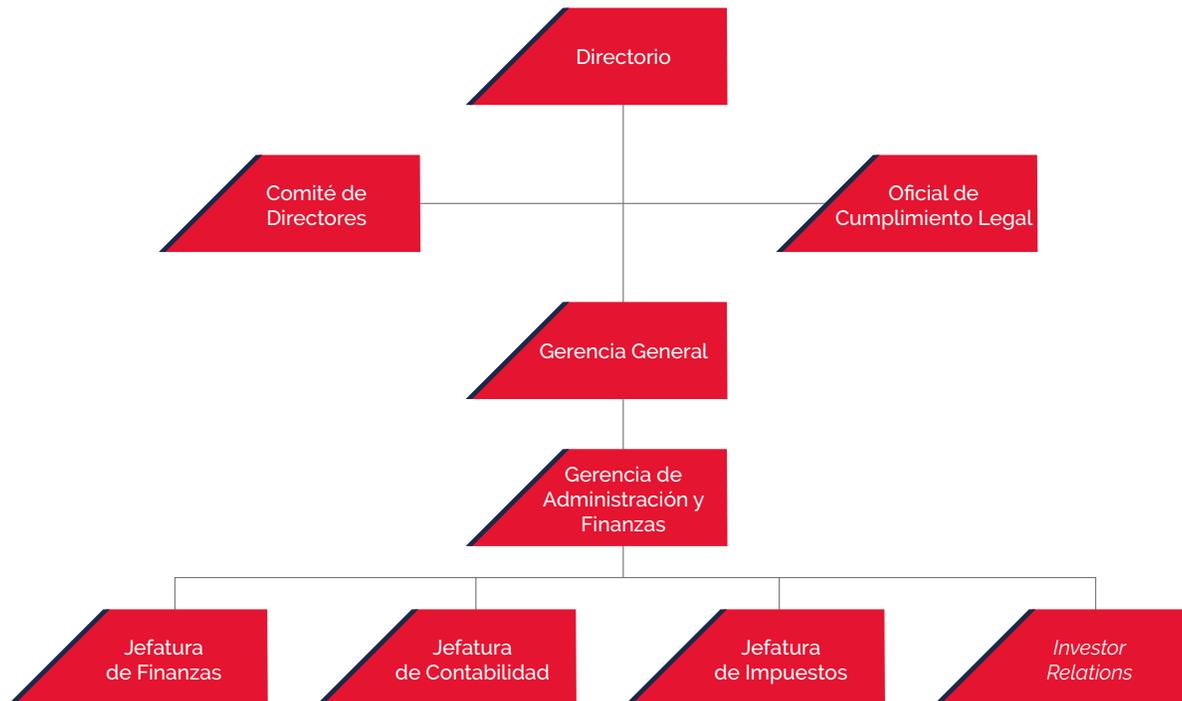


Gobierno corporativo

El gobierno corporativo de CSAV es liderado por su Directorio, compuesto por siete miembros elegidos cada tres años por la Junta Anual Ordinaria de Accionistas, de acuerdo con el Art. 31 de la Ley 18.046 sobre Sociedades Anónimas. Los estatutos de la sociedad no contemplan directores suplentes.

Posterior al cierre del negocio de transporte marítimo de automóviles, la Compañía mantuvo una estructura eficiente y de líneas directas para concentrar los esfuerzos de administración y gestión sobre su principal activo, Hapag-Lloyd.

➤ ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL





➤ DIRECTORIO

Los miembros del Directorio fueron nombrados en la Junta Ordinaria de Accionistas que se efectuó el 24 de abril de 2020 y se mantendrán en sus funciones por un periodo de 3 años



FRANCISCO PÉREZ MACKENNA
RUT: 6.525.286-4
Presidente

- Miembro del Directorio de CSAV desde el 2011 y su presidente a partir de 2013
- Ingeniero comercial de la Pontificia Universidad Católica de Chile y MBA de la Universidad de Chicago

Actualmente, es también gerente general de Quiñenco S.A., director de Hapag-Lloyd AG y de Nexans y presidente de los directorios de Enx S.A., Invexans S.A. y Tech Pack S.A. Además, es director de Compañía Cervecerías Unidas S.A. y de sus filiales: Cervecerías Unidas Argentina S.A., Compañía Pisquera de Chile S.A., Cervecera CCU Chile Ltda. y Viña San Pedro Tarapacá S.A. También es director de Inversiones y Rentas S.A., de LQ Inversiones Financieras S.A. y de SM SAAM; y miembro del Comité Ejecutivo de Banchile Corredores de Seguros Ltda.

Previamente, fue gerente general de Compañía Cervecerías Unidas S.A. y de Citicorp Chile y vicepresidente de Bankers Trust en Chile.



ANDRÓNICO LUKSIC CRAIG
RUT: 6.062.786-K
Vicepresidente

- Miembro del Directorio de CSAV desde abril de 2013
- Estudió en Babson College, en Estados Unidos, donde es Trustee Emeritus del Board of Trustees

Actualmente, es también presidente de Quiñenco S.A., Compañía Cervecerías Unidas S.A. y de LQ Inversiones Financieras S.A. y vicepresidente del Banco de Chile. Además, es director de Antofagasta plc, Antofagasta Minerals, Nexans e Invexans S.A.

Andrónico Luksic Craig es miembro fundador del Harvard Global Advisory Council y del Columbia University World Projects Advisory Council. También es miembro del Harvard Business School Latin America Advisory Board, del Dean's Council del Harvard Kennedy School, del Advisory Committee del David Rockefeller Center of Latin American Studies, de Harvard University, del Latin American Executive Board del MIT Sloan School of Management, del International Advisory Board del Blavatnik School of Government de Oxford University, y del International Advisory Board, tanto de Tsinghua University School of Economics and Management como de Fudan University School of Management.



ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA

RUT: 48.214.110-2

Director

- Miembro del Directorio de CSAV desde agosto de 2019
- Ingeniero civil e industrial de la Texas A&M University

De nacionalidad panameña, posee una exitosa trayectoria vinculada a la industria marítima. Entre 1996 y 2012 ocupó el cargo de Administrador del Canal de Panamá. Durante su gestión, la vía interoceánica comenzó su proceso de ampliación, proyecto gracias al cual se consolidó como uno de los pilares del comercio marítimo mundial. En 2009, la Organización Marítima Internacional (OMI) le otorgó el Premio Marítimo Internacional, galardón que se entrega a la persona u organización que, según estándares de la institución, haya hecho la contribución más significativa al trabajo y objetivos de la OMI. Además, es miembro de diversas organizaciones locales e internacionales y ha recibido galardones como Personalidad Marítima de Seatrade y Hombre de Negocios del Año en Panamá.



CHRISTIAN BLOMSTROM BJUVMAN

RUT: 10.672.019-3

Director independiente

- Miembro del Directorio de CSAV y presidente del Comité de Directores desde 2019
- Ingeniero civil industrial de la Universidad Adolfo Ibáñez y MBA de la Pontificia Universidad Católica de Chile

Christian Blomstrom es socio de Inversiones Pizarro Ltda., director Independiente de Empresas La Polar S.A., director de la Fundación Sueca de Beneficencia y fue director de la Cámara Chileno Sueca. Es miembro del Comité de Vigilancia Fondo de Inversión Nevasa, del Comité de Vigilancia Fondo de Inversión LarrainVial y del Comité de Vigilancia Fondo de Inversión Compass.

Adicionalmente, ha sido gerente de Inversiones de Banchile Administradora General de Fondos; Senior Investment Officer de Legg Mason Administradora General de Fondos S.A.; Senior Equity Portfolio Manager de Citicorp Administradora General de Fondos S.A.; subgerente de la Mesa de Renta Variable de BICE Corredores de Bolsa S.A. y analista financiero en Banco BICE. Durante los años 2012 y 2013, siendo miembro de BTG Pactual Administradora General de Fondos, participó de la creación y puesta en marcha de un Hedge Fund en Chile y del lanzamiento de un fondo de retorno total.



HERNÁN BÜCHI BUC

RUT: 5.718.666-6

Director

- Miembro del Directorio de CSAV desde abril de 2012
- Ingeniero civil en minas de la Universidad de Chile y máster de la Universidad de Columbia

Fundador del Instituto Libertad y Desarrollo y es presidente del Consejo Directivo de la Universidad del Desarrollo. Además, es miembro del directorio de varias sociedades anónimas chilenas, como Quiñenco S.A., Tech Pack S.A. y Falabella S.A. y del Banco de Chile. Es también asesor del Directorio de CCU S.A.

Fue ministro de Hacienda entre los años 1985 y 1989, y previamente ejerció los cargos de superintendente de Bancos, ministro de Planificación y subsecretario de Salud, entre otros.



ARTURO CLARO FERNÁNDEZ

4.108.676-9

Director

- Miembro del Directorio de CSAV desde el año 1987
- Miembro del Comité de Directores de CSAV
- Ingeniero agrónomo, con especialidad en Economía agraria, de la Pontificia Universidad Católica de Chile

Actualmente es presidente de Inversiones Quimetal S.A., de Quimetal Industrial S.A., Quimas S.A. y Protección de Madera Ltda.; vicepresidente de Viña Santa Rita y director de Marítima de Inversiones S.A.



JOSÉ DE GREGORIO REBECO

RUT: 7.040.498-2

Director

- Miembro del Directorio de CSAV desde abril de 2013
- Miembro del Comité de Directores de CSAV desde julio de 2019
- Ingeniero civil industrial y magister en Ingeniería de la Universidad de Chile
- Ph. D. en Economía en el Massachusetts Institute of Technology (MIT)

Actualmente, es profesor titular y decano de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile y *non-resident senior fellow* del Peterson Institute for International Economics.

Fue economista del Fondo Monetario Internacional, profesor visitante de UCLA e investigador visitante del Banco Mundial. Se desempeñó como presidente del Banco Central de Chile entre 2007 y 2011. Anteriormente, fue consejero y vicepresidente de dicha institución. Durante los años 2000 y 2001, se desempeñó simultáneamente como ministro de Economía, Minería y Energía.

SECRETARIO

Como secretario del Directorio participa el Oficial de Cumplimiento Legal (OCL) de la Compañía, Edmundo Eluchans Aninat, quien, previo al cierre del negocio de transporte marítimo de vehículos de CSAV, se desempeñaba, además, como fiscal de la empresa.



➤ COMITÉ DE DIRECTORES

El Comité de Directores de CSAV fue constituido de acuerdo con el artículo 50 bis de la ley 18.046 de Sociedades Anónimas. Está integrado por un director independiente y por otros dos directores, elegidos por él.

➤ INTEGRANTES

Christian Blomstrom Bjuvman

Director independiente

Presidente del Comité de Directores

Arturo Claro Fernández

Director

José De Gregorio Rebeco

Director

➤ SECRETARIO

Edmundo Eluchans Aninat

Oficial de Cumplimiento Legal de CSAV

Asisten regularmente a sus sesiones, con derecho a voz, el gerente general, Óscar Hasbún Martínez y el gerente de Administración y Finanzas, Roberto Larrain Sáenz. Hasta marzo de 2020 asistía también de manera regular el contralor, Claudio Salgado Martínez, quien tenía a su cargo, además, la función de gestión de riesgos, hasta la formalización del cierre del negocio de transporte marítimo de vehículos de la Compañía.

En el capítulo Información adicional de esta memoria se encuentra el informe de la gestión 2020 del Comité de Directores.

↳ EJECUTIVOS PRINCIPALES



ÓSCAR HASBÚN MARTÍNEZ

RUT: 11.632.255-2

Gerente General

- Ingeniero comercial
- Nombramiento: 31 de marzo de 2012

Ha sido gerente general de CSAV desde 2011 y su inicio fue marcado por su liderazgo en la reestructuración de la Compañía y su posterior fusión con Hapag-Lloyd.

En la actualidad, es parte del directorio de varias empresas ligadas al rubro del transporte y logística: es director de Hapag Lloyd AG desde 2014 y es presidente del Directorio de Sociedad Matriz SAAM S.A. desde agosto de 2017 y director desde 2015. También es director de Invexans S.A., y director y presidente del Comité Estratégico de Nexans S.A. (Francia) y consejero de SOFOFA desde 2017.

En 2002 se integró al Grupo Quiñenco en donde, hasta el 2011 administró las inversiones de la familia Luksic en Croacia, principalmente en el rubro turístico e inmobiliario. Anteriormente, fue parte del área ejecutiva de Michelin en Francia y Chile.

El señor Hasbún es Ingeniero comercial de la Pontificia Universidad Católica de Chile.



ROBERTO LARRAÍN SÁENZ

RUT: 9.487.060-7

Gerente de Administración y Finanzas

- Ingeniero civil industrial
- Nombramiento: 3 de septiembre de 2018

Ha sido gerente de Administración y Finanzas de CSAV desde 2018.

Previamente, fue gerente de Administración y Finanzas de SAAM S.A. desde el año 2007, donde lideró su *spin-off* de CSAV y posterior reestructuración para su apertura en Bolsa.

En la actualidad, es parte del directorio de SCX Bolsa de Clima de Santiago y participa en el comité tributario de SOFOFA y en diversos directorios de empresas relacionadas a CSAV.

Anteriormente fue gerente de Administración y Finanzas y posteriormente gerente general en FORESA-Diguillin, entre los años 1992 a 1997.

El señor Larraín es Ingeniero civil industrial de la Universidad de Chile y cursó un magister en Administración, mención Finanzas en la misma casa de estudios y un Advance Management Program, ESE, en la Universidad de los Andes.

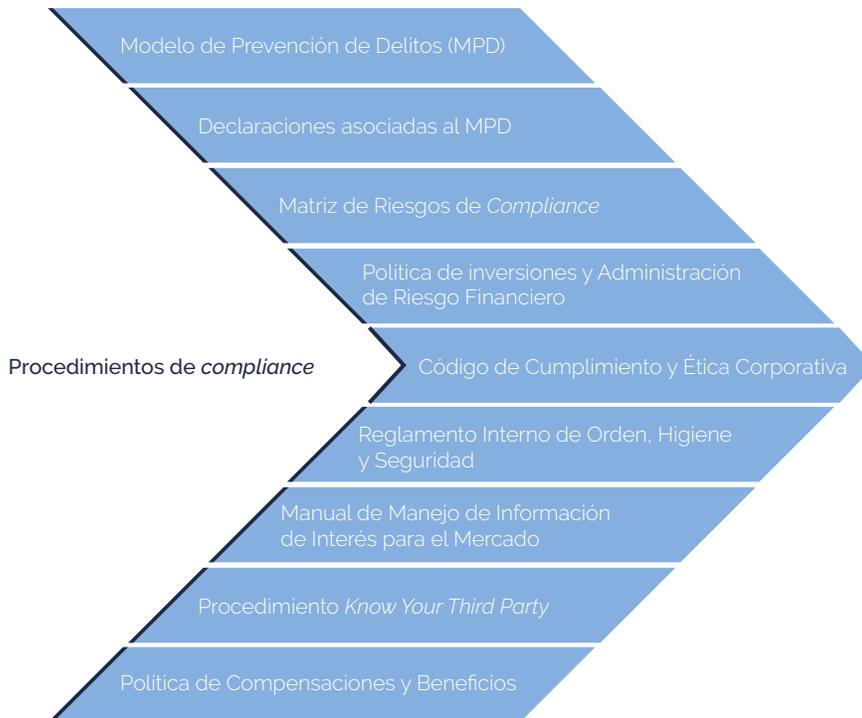


Ética y cumplimiento

CSAV desarrolla su negocio con un apego irrestricto a la legalidad, buscando un mejoramiento continuo de sus sistemas.

De acuerdo con esto, la Compañía cuenta con una serie de procedimientos de *compliance*, entre ellos, las políticas y regulaciones

internas necesarias para alcanzar sus objetivos estratégicos, en un marco de ética y cumplimiento. Su propósito es establecer lineamientos claros aplicables a su personal y a los terceros con los cuales se relaciona, incorporando buenas prácticas en este ámbito.





Asimismo, CSAV cuenta con un Oficial de Cumplimiento Legal (OCL), encargado de las tareas de control y cumplimiento de CSAV, cuyas funciones exceden a la prevención de los delitos que tipifica la Ley n.º 20.393 de responsabilidad penal de las personas jurídicas, ya que el OCL también supervisa el cumplimiento de las regulaciones internas de CSAV respecto de la prevención de conductas contrarias a la libre competencia.

El OCL reporta directamente al Comité de Directores y al Directorio, y puede efectuar recomendaciones (generales o particulares) a la Administración y a cualquier órgano de la Compañía, incluyendo al Directorio y a la Junta de Accionistas.

El OCL actual de la Compañía es Edmundo Eluchans, quien además se desempeña como secretario del Directorio.







➤ CÓDIGO DE CUMPLIMIENTO Y ÉTICA CORPORATIVA

El Código de Cumplimiento y Ética Corporativa de CSAV contiene la misión, principios y definición de política en las principales materias relacionadas con las actividades de la Compañía.

Este Código es aplicable a todo el personal de la Compañía. Respecto de las relaciones con terceros –tales como funcionarios públicos, contratistas, subcontratistas, proveedores, prestadores de servicios y asesores–, los colaboradores de CSAV deben actuar con la debida diligencia para que se cumplan las disposiciones de este Código y las regulaciones que sean aplicables.

➤ CERTIFICACIÓN DEL MODELO DE PREVENCIÓN DE DELITOS

CSAV ha implementado y certificado un Modelo de Prevención de Delitos, de acuerdo con la Ley 20.393 y sus actualizaciones, respecto de los delitos de lavado de activos, financiamiento del terrorismo, receptación, negociación incompatible, corrupción entre particulares, apropiación indebida y administración desleal.

El 14 de octubre de 2020, BH Compliance Limitada certificó el Modelo de Prevención de Delitos de CSAV por la vigencia máxima de dos años.

Tanto el MPD como los Procedimientos de *compliance* fueron aprobados por el Directorio de CSAV en su sesión ordinaria del 26 de junio de 2020.





Gestión de riesgos

➤ MECANISMOS DE GESTIÓN DE RIESGOS

CSAV administra los riesgos relacionados con sus procesos, tales como los riesgos estratégicos, operacionales, financieros y de cumplimiento, mediante un programa que incluye auditorías externas, un plan de gestión de riesgos y el desarrollo de políticas y procedimientos administrativos.

La Compañía dispone de un Sistema de Gestión Integral de Riesgos, que es aplicable a todo el personal, las áreas y las sociedades controladas por CSAV, sin importar el país en el cual se encuentren. Es parte de este sistema la Política de Gestión Integral de Riesgos, documento elaborado siguiendo estándares internacionales, tales como ISO 31000 y COSO ERM, con el objetivo

de establecer los lineamientos generales y el alcance de la gestión integral de riesgos de la Compañía.

➤ GOBIERNO DEL RIESGO

El Directorio es responsable de velar por la adecuada gestión de los riesgos y es quien aprueba la Política de Gestión Integral de Riesgos, el perfil de riesgo y la estructura organizacional de la Compañía.

El plan de auditoría se basa en la actualización regular y la revisión detallada del mapa de procesos de la Compañía. Para la asignación de horas dedicadas a las revisiones de cada una de las áreas y procesos dentro del plan de auditoría, se realiza un análisis del mapa de riesgos,



evaluando el grado de impacto y la probabilidad de ocurrencia del riesgo para cada proceso y subproceso contenido en este, con el fin de establecer su nivel de severidad. La base de este análisis es el perfil de riesgos de la Compañía, establecido en el procedimiento formal de gestión de riesgos.

El Comité de riesgos, presidido por el gerente general e integrado también por el gerente de Administración y Finanzas y el encargado de la función de riesgos de CSAV, es la instancia que propone el perfil de riesgo; promueve una cultura de gestión de riesgos en todos los niveles de la organización y supervisa la implementación del sistema de gestión integral de riesgos.

El resultado de las auditorías es revisado periódicamente por el Comité de Directores. Paralelamente, la Administración de la Compañía gestiona los riesgos en cada uno de los procesos, como parte de un sistema que incluye la política y procedimientos de gestión de riesgos, el perfil

de riesgos y el inventario de riesgos de la entidad, actualizado anualmente.

El Comité de riesgos sesiona con una frecuencia mínima de cuatro veces en el año, para revisar todas las materias de riesgos de la organización y los planes de acción que mitigan aquellos de mayor significancia. Todo lo anterior, validado por el Comité de Directores y aprobado por el Directorio cuando dicha materia corresponda, según las definiciones de los riesgos contenidas en la Política.

La gestión de riesgos de CSAV es auditada por un tercero independiente todos los años.

Si bien CSAV controla Hapag-Lloyd junto a otros dos socios principales, dicha empresa alemana tiene una administración independiente, que gestiona sus riesgos en forma autónoma y de acuerdo con los estándares de una sociedad anónima abierta, sujeta a la regulación vigente en Alemania y, por extensión, a la regulación



aplicable en la Unión Europea. Detalles de la descripción y gestión de estos riesgos por parte de Hapag-Lloyd se pueden revisar en su Reporte Anual 2020 (Annual Report 2020), el cual se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://www.hapag-lloyd.com/en/ir/publications/financial-report.html>.

➤ PRINCIPALES RIESGOS DE LA COMPAÑÍA

El negocio portacontenedores representa para CSAV, a través de su inversión en Hapag-Lloyd (la cual clasifica en sus estados financieros como un negocio conjunto), el principal activo de la Compañía (90,19% del total de activos al 31 de diciembre de 2020). Si bien, CSAV no se ve expuesta en forma directa como operador a los riesgos financieros de la industria portacontenedores, sí lo está indirectamente ya que estos riesgos afectan directamente el valor de la inversión que CSAV mantiene en dicho negocio conjunto, como también el flujo de

dividendos provenientes de Hapag-Lloyd y sus necesidades de capital.

En el contexto anterior, los principales riesgos que enfrenta la Compañía se pueden clasificar en: negocio, crédito, liquidez y de mercado.

RIESGOS DEL NEGOCIO

Los principales riesgos de negocio a los que está expuesta CSAV son aquellos relacionados al equilibrio de oferta y demanda por transporte marítimo, a los riesgos asociados a sus principales mercados geográficos y al nivel de precios de los combustibles.

Sin embargo, y como se ha comentado anteriormente, los riesgos asociados a variables netamente operacionales en el negocio de transporte de contenedores (operado íntegramente por Hapag-Lloyd) son gestionados de forma autónoma por la Administración de dicho negocio conjunto y con las herramientas e instrumentos que para ello ofrece la industria



y el mercado financiero, bajo los estándares que aplican a una sociedad abierta y regulada en Alemania.

Equilibrio de oferta y demanda

La oferta de transporte naviero está determinada en función de la flota mundial de buques, y el equilibrio en el negocio portacontenedores, operado y gestionado por Hapag-Lloyd, se ve directamente afectado por la evolución de la entrega de nuevos barcos y el desguace de aquellos que están obsoletos o no son rentables de operar. A su vez, la demanda está altamente correlacionada con el crecimiento del PIB mundial y el comercio internacional de bienes.

El desbalance entre oferta y demanda puede afectar de mayor o menor forma a los operadores navieros dependiendo del tipo de flota que operen (antigüedad de sus buques, consumo de combustible y versatilidad, entre otras características), del porcentaje de flota propia y del porcentaje y estructura de su flota arrendada (apalancamiento operacional), con respecto a la industria. Una exposición significativa a una flota arrendada puede impactar negativamente los resultados y la posición financiera de los operadores cuando el costo de arriendo de las naves no fluctúa correlacionado con las variaciones en las tarifas de flete descontado el costo del combustible (tarifa ex-bunker), ya sea por desequilibrios del mercado o por la duración de los contratos de arriendo de naves a tarifas fijas.

Al mismo tiempo, la duración y antigüedad de los contratos de arriendo pueden significar una limitación en la capacidad de las compañías navieras para ajustar su flota operada y modificar la velocidad de navegación de sus buques, de manera de poder reaccionar ante disminuciones bruscas en la demanda por transporte y ante iniciativas de racionalización y reducción de costos.

Desde inicios 2020, debido a los problemas de salud derivados del esparcimiento del Coronavirus y la consecuente contracción en la demanda mundial por transporte marítimo, Hapag-Lloyd formó un Comité Central de Crisis que veló por la ejecución de dos relevantes programas, el Plan de Continuidad Operacional, cuyo objetivo fue salvaguardar la seguridad y salud de los funcionarios manteniendo la operatividad de la compañía, y el Programa de Protección al Desempeño, con el objetivo de mitigar los efectos económicos de la pandemia. Ambas iniciativas han sido de gran relevancia para minimizar y controlar los riesgos del negocio.

Mercados geográficos

Hapag-Lloyd participa en todos los tráficos globales relevantes atendiendo 129 países con sus servicios de línea. Por esta diversificación geográfica la compañía no está expuesta de forma especial a un grupo restringido de mercados –lo que le permite compensar posibles contingencias particulares a ciertos tráficos– pero está expuesta a las variaciones globales. Aun teniendo una red global de servicios,

Hapag-Lloyd posee una mayor exposición relativa, respecto al promedio de la industria, en los tráficos Transatlántico, América Latina y Oriente Medio, y una menor exposición relativa a los tráficos Transpacífico e Intra-Asia. Producto de la fusión entre Hapag-Lloyd y UASC en mayo de 2017, la exposición relativa de Hapag-Lloyd a los principales tráficos mundiales se volvió más balanceada, al incorporar la red de servicios de UASC y sus importantes volúmenes en los tráficos de Asia-Europa y Oriente Medio.

Precio del combustible

El petróleo consumido por las naves durante su navegación y operación es un importante componente en la estructura de costos de la industria de transporte.

A partir del 1 de enero 2020 comenzó a regir la nueva regulación impuesta por la Organización Marítima Internacional, conocida como IMO 2020, que redujo el límite permitido de emisiones de sulfuro de azufre de un 3,5% a un 0,5% para las embarcaciones operando fuera de las áreas de control de emisiones (ECA), con el fin de mejorar la calidad del aire y proteger el medioambiente.

En los servicios de transporte, una parte relevante de las ventas de flete marítimo se realizan a través de contratos, en los cuales un porcentaje de las tarifas está sujeto a recargos (ajustes de precio) en función de la variación del costo del combustible. Ante el inminente cambio de

combustibles en 2020, Hapag-Lloyd implementó el *Marine Fuel Recovery* (MFR), un mecanismo de recuperación de costos incrementales resultantes del uso de combustible más refinado, reemplazando así los recargos por combustible existentes previamente.

Con el fin de reducir el impacto de una posible volatilidad al alza para aquellas ventas y contratos no sujetos a cláusulas de ajuste de precios de combustible, que se realizan a una tarifa fija, o bien para aquella porción de las ventas que, aun teniendo esta cláusula su cobertura sea limitada, se contratan derivados de combustible sobre los volúmenes que no se encuentren cubiertos (aunque el uso de esta herramienta es más acotado).

RIESGOS DE CRÉDITO

Los riesgos de crédito derivan de la exposición a riesgo de contraparte en el caso de los activos financieros mantenidos con bancos y de la exposición a riesgo de contraparte en el caso de derivados mantenidos con bancos u otras instituciones.

Activos financieros

CSAV mantiene una política para la administración de sus activos financieros, que incluye depósitos a plazo y pactos de retro compra, y mantiene sus cuentas corrientes e inversiones en instituciones financieras con clasificación de riesgo de grado de inversión.



Posiciones de cobertura

La Compañía, dentro de su política de control de riesgos, puede adquirir posiciones de cobertura de tasas y tipo de cambio, las cuales son tomadas con instituciones financieras de reconocido prestigio en la industria, que cuenten con clasificación de riesgo de grado de inversión. Actualmente, no existen contratos de cobertura.

RIESGOS DE LIQUIDEZ

Este tipo de riesgo se refiere a la exposición de CSAV a factores del negocio o de mercado que pueden afectar su capacidad de generación de resultados y flujos de caja, incluyendo el efecto que puedan tener las contingencias y requerimientos normativos asociados a la operación de sus negocios.

Como se ha explicado anteriormente, la Compañía no tiene una exposición directa al negocio portacontenedores (sino de forma indirecta como uno de los principales accionistas de Hapag-Lloyd), lo que ha limitado el riesgo de liquidez de CSAV en dicho negocio, principalmente a los flujos esperados de dividendos y/o aportes adicionales de capital que dicho negocio conjunto requiera.

Es importante notar que CSAV mantiene ciertos financiamientos de largo plazo principalmente para financiar su inversión en Hapag-Lloyd y cuenta con suficiente liquidez para cubrir sus obligaciones.

RIESGOS DE MERCADO

Los riesgos de mercado responden a la eventualidad de que el valor de un activo o pasivo de la Compañía fluctúe de manera sostenida y permanente en el tiempo, como resultado de cambios en variables económicas claves para el negocio, tales como tasas de interés y tipos de cambio.

Con el objetivo de mitigar cambios en dichas variables, y en caso de ser necesario, la Compañía puede hacer uso de coberturas financieras, cuya valorización a precios de mercado, de acuerdo con la política aplicable, se registra en los otros resultados integrales del patrimonio.

Tasa de interés

Respecto al riesgo de variabilidad de la tasa de interés, al 31 de diciembre de 2020, CSAV mantiene solo una parte de sus pasivos financieros a tasas variables ideadas a la tasa Libor, para los cuales no mantiene coberturas de tasa de interés.

Tipo de cambio

CSAV tiene la mayor parte de sus ingresos y costos operacionales en dólares estadounidenses, sin embargo, existen ciertos activos y pasivos en otras monedas. La Compañía no mantiene coberturas de tipo de cambio al 31 de diciembre de 2020 y gestiona el riesgo de variación de monedas convirtiendo periódicamente a dólares estadounidenses cualquier saldo en moneda local que exceda las necesidades de pago en dicha moneda.

CLASIFICADORES DE RIESGO

Las clasificaciones de riesgo son realizadas por agencias que analizan, evalúan y califican la calidad crediticia y los riesgos asociados a una entidad o emisión de títulos, para entregar a los inversionistas y analistas de mercado una visión objetiva e independiente para la toma de decisiones.

En junio de 2020, International Credit Rating Clasificadora de Riesgo Ltda. (ICR) ratificó en su informe anual, la clasificación de solvencia y bonos de CSAV en categoría BBB con perspectivas estables. Posteriormente, en una actualización a este informe, publicada en diciembre de 2020, ICR mejoró sus clasificaciones previas de solvencia y bonos a BBB+ con perspectivas estables, considerando en esta última calificación, las mejoras operacionales de Hapag-Lloyd, quien a su vez obtuvo una mejora histórica en sus clasificaciones de riesgo.

La clasificadora destacó el buen desempeño de la naviera alemana en el desafiante año que atravesó la industria, producto de la pandemia de COVID-19 y evaluó como positiva la recurrencia en dividendos percibidos por CSAV ligados a su inversión en Hapag-Lloyd, indicando, además, que estos se proyectan con mayor estabilidad y solidez en el largo plazo.

Por su parte, Feller Rate Clasificadora de Riesgo Ltda. mantuvo en su informe anual, publicado en julio de 2020, la clasificación general previa de solvencia y bonos de la Compañía, en la categoría BBB- y su clasificación para los títulos accionarios en categoría Primera Clase Nivel 4.

Agencia clasificadora	Clasificación solvencia y bonos	Perspectiva	Clasificación títulos accionarios
 ICR Chile <small>AN AFFILIATE OF MOODY'S INVESTORS SERVICE</small>	BBB+	Estable	Primera clase Nivel 3
 Feller Rate <small>Clasificadora de Riesgo</small>	BBB-	Estable	Primera clase Nivel 1







Nuestro Negocio





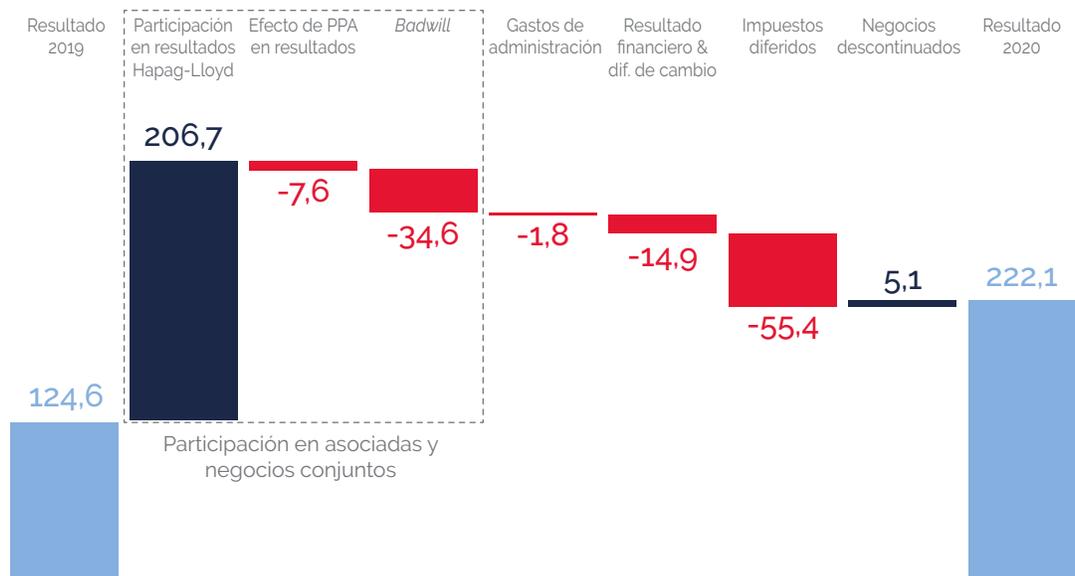
R

esultados consolidados

El Resultado atribuible a la controladora acumulado al 31 de diciembre de 2020 ascendió a una ganancia de US\$ 222,1 millones, lo que representa un mayor resultado de US\$ 97,5 millones respecto al mismo periodo del año anterior.

78%

Mejora en resultado vs. 2019





Esta utilidad en el periodo se explica principalmente por el resultado en la Participación de asociadas y negocios conjuntos, donde CSAV reconoció al 31 de diciembre de 2020 una utilidad de US\$ 312,3 millones en el rubro, la que comparada con el mismo periodo de 2019 representa un mayor resultado por US\$ 164,5 millones.

La principal variación dentro de esta cuenta corresponde a los registros asociados a la participación de CSAV en los resultados de Hapag-Lloyd, naviera alemana que reportó durante el periodo 2020 utilidades atribuibles a los propietarios de la controladora de US\$ 1.057,7 millones. Sobre esto resultados corresponde aplicar la participación proporcional de CSAV de un 30% al mantener dicho nivel de participación al cierre de cada trimestre durante el periodo, con lo que acumuló un registro total por participación directa en resultados de Hapag-Lloyd de US\$ 317,3 millones, lo que representa un mayor resultado de US\$ 206,7 millones respecto a igual periodo de 2019.

Además, CSAV debe registrar también el efecto en resultados de las amortizaciones de sus *Purchase Price Allocations* (o PPAs) sobre sus inversiones en Hapag-Lloyd, aplicando su participación proporcional mantenida para cada uno de dichos procesos al cierre de cada trimestre. Aplicado lo anterior, el registro para el 2020 por concepto de PPA fue una pérdida de US\$ 5,0 millones, lo que corresponde a una mayor amortización del PPA de la inversión en

HLAG por US\$ 7,6 millones respecto al mismo periodo del año anterior.

Siguiendo el análisis comparativo entre periodos, el resultado neto anterior, entre la participación de CSAV en los resultados de Hapag-Lloyd y el registro de sus amortizaciones de PPAs, se encuentra parcialmente compensado por una utilidad extraordinaria registrada en 2019 que no se repitió este 2020, asociada al menor valor pagado (o *badwill*) de las compras de acciones realizadas en dicho año. Esta variación representa un menor resultado en el periodo de US\$ 34,6 millones respecto a 2019.

Los gastos de administración y otros operacionales ascendieron a US\$ 9,6 millones durante 2020, registrando un aumento de US\$ 1,8 millones respecto al mismo periodo del año anterior, explicado principalmente por una menor venta de activos asociados a propiedades de inversión y por menores ingresos por arriendo de estos.

Los gastos financieros netos ascendieron a US\$ 23,0 millones al 31 de diciembre de 2020, registrando un aumento de US\$ 13,4 millones respecto al mismo periodo del año anterior, especialmente por la mayor deuda financiera mantenida durante el periodo y que fue requerida para las adquisiciones adicionales de participación en Hapag-Lloyd a inicios del 2020, siendo finalmente saldada tras la exitosa realización de un aumento de capital al término de ese mismo año.

El gasto por impuesto a las ganancias ascendió a US\$ 55,5 millones, lo que representa un mayor gasto por US\$ 55,4 millones respecto al mismo periodo de 2019. Esta variación se explica principalmente por el mayor gasto por impuestos diferidos registrados durante el 2020 asociado a la variación de tipo de cambio euro-dólar, dada la estructura de financiamiento dentro del Grupo CSAV necesaria para mantener la inversión en Hapag-Lloyd. Durante el 2019, el euro registró una depreciación respecto al dólar de un 2%, tendencia que se invirtió e incrementó durante el periodo 2020 al observarse una apreciación

de un 9%, lo que generó una mayor pérdida por US\$ 52,9 millones respecto al periodo anterior.

Por su parte, el resultado de las actividades discontinuadas registró una pérdida de MMUS\$ 0,6 que representa una menor pérdida por US\$ 5,1 millones respecto al mismo periodo del año anterior. Este resultado refleja principalmente los gastos de cierre provisionados el año anterior asociados al negocio de transporte marítimo de vehículos en proceso de cierre desde enero de 2020 hasta mediados de año.

PRINCIPALES INDICADORES

Balance (1) US\$ millones	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Inversiones bajo el método de la participación	2.738,1	2.168,4	1.939,5	1.932,3	1.771,7	1.792,5	1.765,2
Activos Totales	3.036,0	2.517,4	2.257,9	2.266,0	2.168,2	2.237,0	2.210,6
Pasivos Totales	313,1	293,2	127,7	148,5	161,7	176,3	310,7
Patrimonio Total	2.722,9	2.224,2	2.130,2	2.117,5	2.006,5	2.060,7	1.899,9

Estado de Resultados (1)(2) US\$ millones	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Participación en asociadas y negocios conjuntos	312,3	147,8	14,0	(139,5)	(7,0)	(6,5)	(86,7)
Resultado Operacional (3)	302,7	137,1	17,7	(138,2)	0,9	(19,3)	738,9
Resultado No Operacional (4)	(24,4)	(10,3)	(6,1)	(3,4)	(4,0)	(1,1)	8,6
Ganancia (Pérdida), atribuible a los Propietarios de la Controladora	222,1	124,6	18,2	(188,1)	(23,3)	(14,7)	388,7
Ganancia (Pérdida), atribuible a los Propietarios de la Controladora por Acción (US\$'100).	0,4	0,3	0,1	(0,6)	(0,1)	(0,0)	2,3



Otros Indicadores Financieros	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Utilidad sobre Activos Promedio en %	8,0	5,2	0,8	(8,5)	(1,1)	(0,7)	17,6
Utilidad sobre Patrimonio Promedio en %	9,0	5,7	0,9	(9,1)	(1,1)	(0,7)	20,5
Liquidez Corriente	0,6	0,7	1,6	1,8	1,5	1,3	0,4
Razón de Endeudamiento	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2

Otros Indicadores de la Inversión en Hapag-Lloyd	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Participación de CSAV en HLAG al término del periodo [%]	30,0%	27,8%	25,9%	25,5%	31,4%	31,4%	31,4%
Resultado total de Hapag-Lloyd [US\$ millones]	1.067,6	417,9	54,3	35,3	(102,9)	126,4	(802,2)
Dividendos totales distribuidos por HLAG [US\$ millones] (6)	65,8	29,8	117,3	-	-	-	-

- (1) Los estados financieros del período 2014-2020 han sido preparados bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).
- (2) El Estado de Resultados de 2019, 2016, 2015 y 2014 ha sido re-expresado, considerando las operaciones descontinuadas en 2020, 2017, 2016 y 2015, respectivamente.
- (3) Considera Ganancia (pérdida) de actividades operacionales y Participaciones en asociadas y negocios conjuntos, bajo NIIF.
- (4) Considera Ganancia (pérdida) antes de impuestos menos la Ganancia (pérdida) de actividades operacionales y Participación en asociadas y negocios conjuntos, bajo NIIF.
- (5) La información del año 2017 considera la operación de once meses de los servicios de *freight forwarder* y logísticos de Norgistics y doce meses para el resto de la Compañía. Para el año 2016, se considera la operación de nueve meses del servicio graneles líquidos y doce meses para el resto de la Compañía.
- (6) Dividendos distribuidos en el periodo y con cargo a los resultados del año anterior

Durante el ejercicio 2020 CSAV no tuvo proveedores que concentraran en forma individual, al menos, el 10% del total de las compras efectuadas en el período de suministro de bienes/servicios, ni clientes que concentraran en forma individual, al menos, un 10% de los ingresos totales de la Compañía.





Hapag-Lloyd

PRINCIPALES INDICADORES 2020

237

TOTAL DE NAVES

1.719
millones TEU

CAPACIDAD TOTAL DE NAVES

61%

CAPACIDAD PROPIA

2.704
millones TEU

CAPACIDAD TOTAL DE CONTENEDORES

11.838
millones TEU

VOLUMEN TRANSPORTADO

14.577
millones USD

INGRESOS

1.068
millones USD

UTILIDAD

3.082
millones USD

EBITDA

1.421
millones USD

LIQUIDEZ

1,8x

DEUDA FINANCIERA NETA / EBITDA

➤ HAPAG-LLOYD: PERFIL CORPORATIVO

Hapag-Lloyd es uno de los principales actores de la industria portacañenedores. Con una capacidad total de arrastre de 1,7 millones de TEU, esta naviera de origen alemán es la quinta mayor compañía en el transporte marítimo de contenedores del mundo y opera una de las flotas más modernas, ecológicas y eficientes de la industria. El tamaño promedio de sus naves supera en 14% al promedio de los principales 10 operadores globales, y cerca del 61% de su flota es propia.

La compañía alcanza cobertura global, a través de una extensa red, que conecta las principales rutas de los tráficos este-oeste (Lejano Oriente, Transpacífico y Atlántico), y norte-sur (Latinoamérica) además de rutas internas y emergentes (intra-Asia, intra-Europa, intra-América, África y Oceanía). Sus servicios incluyen tanto el transporte de carga especializada como sobredimensionada, transporte de químicos y carga refrigerada, dentro de un portafolio comercial altamente diversificado.

Hapag-Lloyd ha participado activamente en los procesos de transformación de la industria durante los últimos años, iniciando la última ola de consolidación del segmento portacañenedores tras su fusión con CSAV en diciembre de 2014, y luego posicionándose como la quinta naviera a nivel mundial luego de su fusión con la compañía árabe United Arab Shipping Company (UASC) en mayo de 2017. Gracias a esto, Hapag-Lloyd ha logrado capturar importantes sinergias en su operación e implementar nuevos

planes de reducción de costos, los cuales ya totalizan más de US\$ 1.000 millones en ahorros desde 2014.



Del mismo modo, Hapag-Lloyd ha realizado acuerdos de operación conjunta y alianzas globales, extendiendo el alcance de sus servicios. Participa actualmente en la alianza global THE Alliance, en operación desde abril de 2017 e integrada además por las compañías japonesas Kawasaki Kisen Kaisha (K-Line), Mitsui O.S.K. Lines (MOL), y Nippon Yusen Kaisha (NYK), agrupadas desde 2018 en Ocean Network Express (ONE), además de la taiwanesa Yang Ming Lines. En abril de 2020 se integró a la alianza la coreana Hyundai Merchant Marine (HMM). THE Alliance representa casi el 20% de la capacidad total de arrastre mundial y mantiene una relevante participación en las principales rutas este-oeste del transporte marítimo, como son los tráficos Transatlántico, Transpacífico y Lejano Oriente, con un 32%, 27% y 25% de participación, respectivamente.

Esta asociación estratégica permite a Hapag-Lloyd no solo optimizar el despliegue de su capacidad operacional, sino que además expandir su red de servicios, haciendo un uso eficiente de su flota y manteniendo el costo unitario de transporte en niveles bajos.

En 2020, las 3 principales alianzas globales, incluyendo a THE Alliance, concentraron más del 90% de la capacidad mundial de transporte de carga en contenedores en las rutas este-oeste.

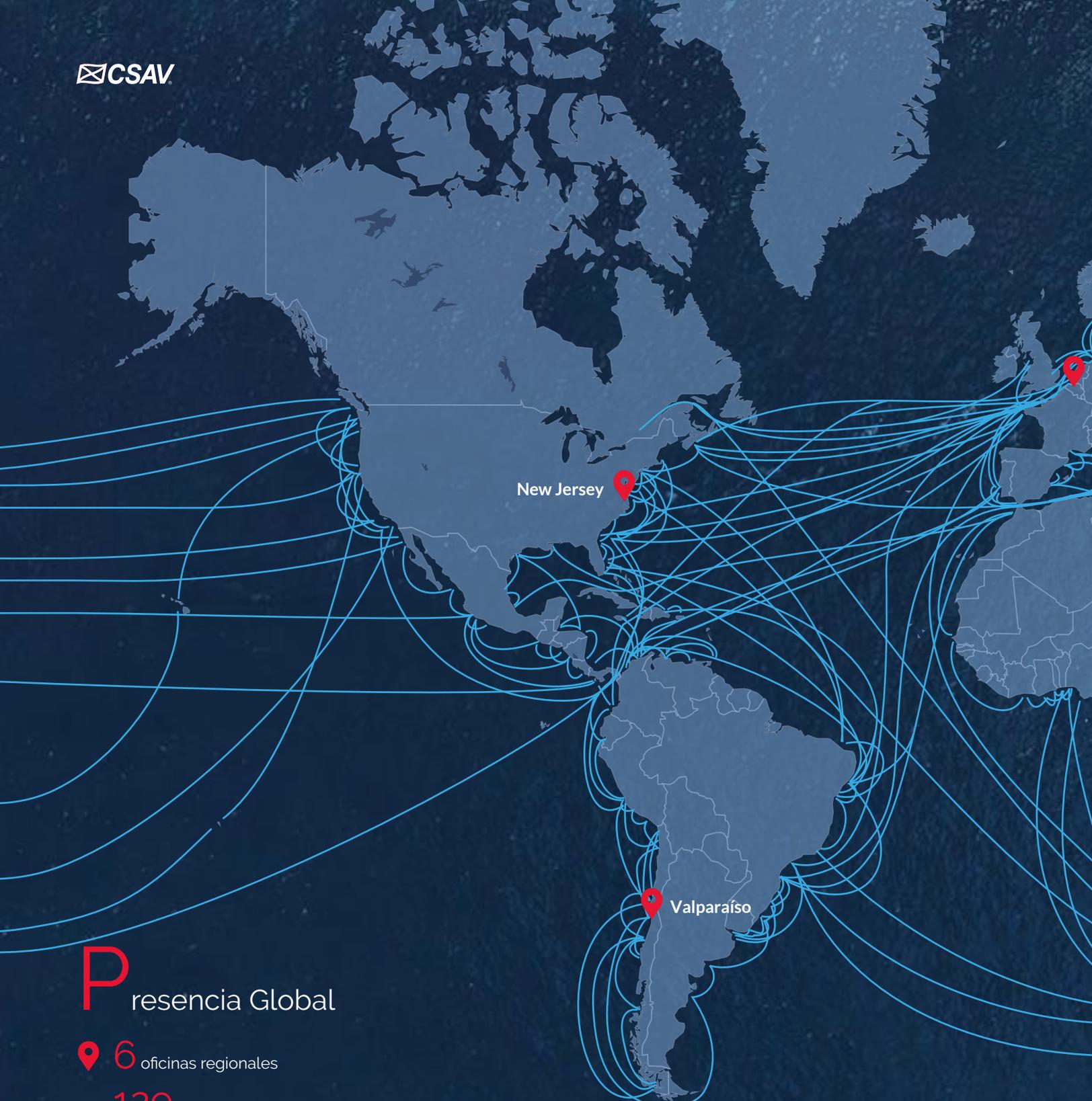


Participación de mercado según capacidad de arrastre



Casi **20 millones** de TEUs operados por las principales alianzas operacionales a nivel global, representando un **85%** del total de flota existente a nivel mundial.

	Transatlántico	Transpacífico	Lejano Oriente
2M	42%	35%	36%
Ocean Alliance	18%	38%	38%
THE Alliance	32%	27%	25%
Total	91%	90%	100%



New Jersey

Valparaíso

P

resencia Global

- 6 oficinas regionales
- 129 países
- 388 oficinas
- ~13.000 empleados
- 122 servicios de línea





➤ ESTRATEGIA 2023

Tras haber duplicado su tamaño, luego de su fusión con CSAV el 2014 y con UASC en 2017, a fines de 2018 Hapag-Lloyd implementó un plan de desarrollo estratégico con el objetivo de mejorar la calidad de servicio ofrecida a sus clientes, apuntando a convertirse en un actor relevante en el proceso de cambio de la industria, con la convicción de que ofrecer un servicio de alta calidad es la forma correcta de seguir avanzando.

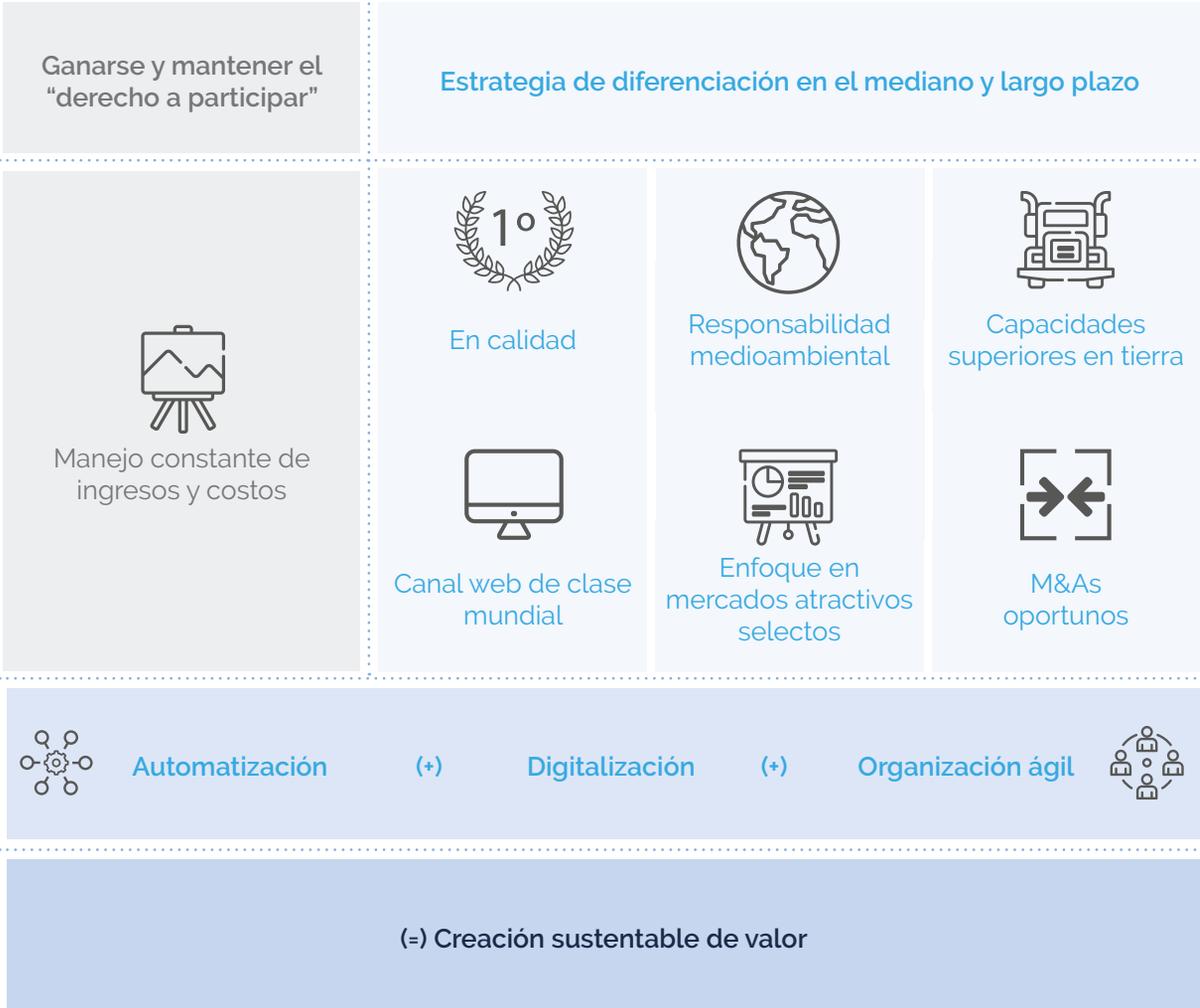
Con base en lo anterior, la empresa estableció su estrategia para los próximos años (Estrategia 2023) y definió tres objetivos generales: ser líder en calidad, mantener su posición como actor global y al mismo tiempo, ser rentable a lo largo de su ciclo económico.

La estimación inicial de ahorros adicionales bajo este plan era de entre US\$ 350 millones y US\$ 400 millones hacia 2021. En 2019 Hapag-Lloyd ya había capturado más del 50% de lo previsto, y concentraba sus esfuerzos en mantener su programa de ahorro de costos hacia el 2020. Sin embargo, las presiones causadas por la abrupta caída de demanda por transporte marítimo durante el primer semestre del año producto de la

pandemia, agilizó la implementación de parte de las medidas incluidas en la Estrategia 2023, en el marco de su Programa de Protección al Desempeño (o PSP por sus siglas en inglés).

Los habilitadores de la Estrategia 2023 de Hapag-Lloyd son la automatización, la digitalización y ser una organización ágil, que le permitan tomar mejores y más rápidas decisiones comerciales para entregar respuestas flexibles y en menor tiempo ante cambios en la oferta y demanda, ser más flexibles en el desarrollo de nuevos proyectos, y tener disposición a establecer nuevas asociaciones estratégicas y a un aprendizaje continuo.

La digitalización y automatización apuntan a la mejora continua de procesos y sistemas internos y a la reducción del tiempo dedicado a labores manuales.



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Ser número 1 en calidad: para cumplir su objetivo de liderar la industria en términos de calidad, Hapag-Lloyd planea implementar, a fines de 2021, 10 compromisos con sus clientes. Cinco de estos ya fueron comunicados y consisten en: una rápida respuesta en el proceso de reservas de espacio, correcta y oportuna emisión de los conocimientos de embarque (*Bill of Lading*) facturación sin errores, reducción de cancelaciones de espacio y, por último, su reciente promesa de honrar los volúmenes acordados, que busca mejorar la planificación y eficiencia de reservas de espacio. Esto último cobra especial importancia en el contexto de un aumento de demanda enfrentado a una industria con casi el 100% de su flota desplegada.

Aumentar sus capacidades de transporte terrestre: los servicios de transporte de contenedores que requieren su retiro o entrega en un punto más allá del puerto de embarque o descarga se conocen como "puerta-a-puerta". Estos movimientos, ofrecidos por Hapag-Lloyd requieren servicios adicionales que le permiten generar mayores ingresos y márgenes. A 2023, Hapag-Lloyd planea aumentar su porcentaje de negocios puerta-a-puerta en más de un 40%.

Canal web de clase mundial: que provea herramientas que faciliten los procesos para los clientes y con el objetivo al 2023 de aumentar a un 15% la cantidad de reservas del volumen total transportado por Hapag-Lloyd hechas a través de la plataforma digital.

Responsabilidad ambiental: continuando su reducción de emisiones de carbono y explorando diversas formas de reducir emisiones de gases invernadero (ver sección Hapag-Lloyd y su compromiso con el medioambiente).

Mantener su posición de ser un actor global: en este aspecto, el objetivo de Hapag-Lloyd es alcanzar una participación global de mercado del 10% (excluyendo intra-Asia), y aumentar su presencia en mercados de nicho y emergentes.

Rentabilidad a lo largo de su ciclo económico: logrando un retorno sobre el capital invertido (ROIC en inglés) que al menos iguale su costo medio ponderado de capital (WACC en inglés), y fortaleciendo su balance financiero mediante el pago de deuda y el aumento de su patrimonio y liquidez.

OBJETIVOS DE 2021

- Proteger la salud y seguridad de sus empleados.
- Adaptarse flexiblemente a las condiciones de mercados cambiantes, relacionadas con el impacto económico global de la pandemia.
- Continuar aplicando una política financiera prudente, con foco en los costos y una gestión de liquidez con riesgo adecuado.
- Estabilizar la rentabilidad y el retorno sobre la inversión.
- Seguir implementando la Estrategia 2023.
- Publicar el resto de sus compromisos de calidad.
- Desarrollar y aprobar la nueva estrategia de sustentabilidad.
- Probar la primera operación de una nave con Gas Natural Licuado (GNL) como combustible.



PROGRAMA DE PROTECCIÓN DEL DESEMPEÑO

Junto con las diversas medidas adoptadas por la Administración de Hapag-Lloyd cuando se desató la pandemia de COVID-19, en marzo de 2020 creó el Comité Central de Crisis, con el objetivo de evaluar constantemente la situación sanitaria e implementar medidas para garantizar la seguridad de su personal (en tierra y embarcado) y mantener estable su operatividad.

Adicionalmente, y apuntando a resguardar la rentabilidad y liquidez, en junio de 2020 la empresa creó e implementó una serie de medidas conocidas como Programa de Protección del Desempeño.

Estas medidas contemplaban ahorro en costos, la revisión de todas las inversiones de la compañía y el aumento de la liquidez con el fin de preparar a Hapag-Lloyd para los potenciales efectos negativos de la crisis, como la imposibilidad del pago de sus compromisos.

En el ámbito operacional, las medidas incluyeron la suspensión temporal de servicios y la reducción del

número de viajes. En este contexto, y con el propósito de conseguir una adecuada utilización de las naves y el consecuente ahorro en costos, los miembros de THE Alliance fusionaron y cancelaron algunos de sus servicios de la red de los principales tráficos este-oeste cuando la demanda por transporte cayó en niveles de 2 dígitos en términos porcentuales. Sin embargo, con el repunte de la demanda hacia el segundo semestre, la capacidad original fue siendo progresivamente recuperada.

Las tarifas de arriendo de naves observaron una tendencia decreciente en línea con la demanda, situación con la cual Hapag-Lloyd pudo renegociar y extender contratos de arriendo, optimizando así sus costos y su red.

En términos financieros, la empresa aumentó significativamente su liquidez mediante la obtención de líneas de crédito, el refinanciamiento de barcos y contenedores y la reevaluación de inversiones, entre otros. Este programa tuvo un positivo impacto en las diferentes cuentas de la compañía y al cierre de 2020 reportaba un ahorro en costos equivalente a US\$ 500 millones.



➤ HAPAG-LLOYD Y SU COMPROMISO CON EL MEDIOAMBIENTE

Según datos reportados por Hapag-Lloyd, la naviera alemana ha reducido en casi un 50% sus emisiones de CO₂ entre 2008 y 2019 (TEU-km), y en el contexto de seguir disminuyendo su huella de carbono, se ha convertido en la primera naviera en el mundo en iniciar un proyecto piloto de conversión a GNL para una nave portacontenedores de gran tamaño. Se trata de su nave Brussels Express (previamente llamada Sajir), la cual será equipada con un sistema de combustible dual; es decir, que puede ser operada usando tanto GNL como combustible convencional.

Brussels Express es una de las 17 naves propias de Hapag-Lloyd que fueron obtenidas tras su fusión con UASC y diseñadas originalmente para ser convertibles a GNL, por lo que sus 16 naves hermanas son, técnicamente, aptas para la conversión.

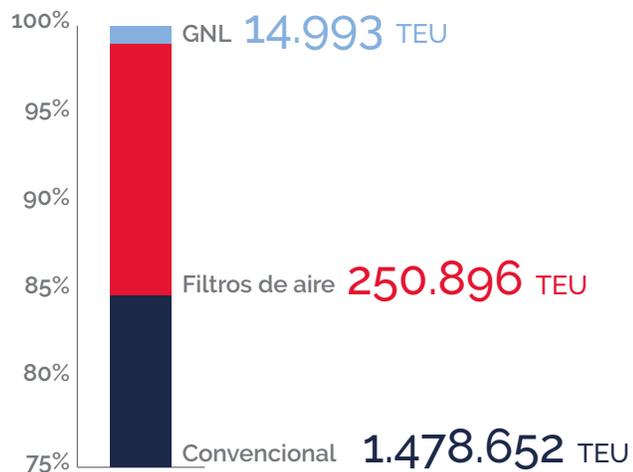
Adicionalmente, durante diciembre de 2020, Hapag-Lloyd firmó un contrato con un astillero coreano para la construcción de seis naves portacontenedores con una capacidad de arrastre individual de 23.500+ TEU, con plan de entrega entre abril y diciembre de 2023 y una inversión asociada de casi US\$ 1.000 millones. Estas naves serán asignadas a uno de sus principales tráficos (Asia-Europa).

En línea con la estrategia de sustentabilidad de Hapag-Lloyd, estas naves serán equipadas con un sistema dual altamente eficiente de motores de alta presión, que operarán con GNL, pero contarán con la suficiente capacidad para operar con combustible convencional si fuera necesario.

Para 2021, contempla una nueva estrategia de sustentabilidad que será desarrollada y agregada como parte de su Estrategia 2023.

Si bien la opción predilecta durante 2020 de Hapag-Lloyd para dar cumplimiento a la normativa IMO 2020 se basó mayoritariamente en el consumo de combustible bajo en sulfuro, a febrero de 2021 había equipado cerca del 15% de la capacidad de su flota con *scrubbers*.

FLOTA HAPAG-LLOYD



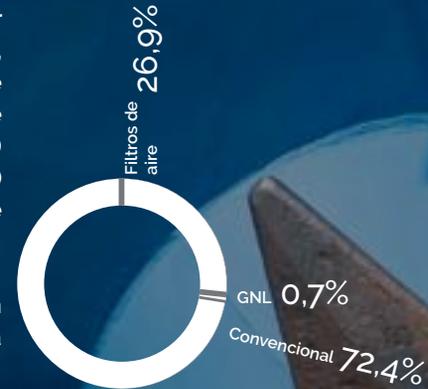


IMO 2020: primer año

A partir del 1 de enero de 2020, bajo el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) y regulado por la Organización Marítima Internacional (IMO por su sigla en inglés), se estableció un límite en el contenido de azufre del combustible usado por las embarcaciones marítimas fuera de las Áreas de Control de Emisiones de Azufre (o (SECA por su sigla en inglés) equivalente a un 0,5%. Previo a su entrada en vigor y fuera de las (S) ECA, las embarcaciones podían usar combustible de hasta un 3,5% de contenido de azufre (en inglés *Heavy Sulphur Fuel Oil* o HSFO).

Al momento de la implementación de esta nueva regulación internacional, conocida como IMO 2020, existían ya tres alternativas para dar cumplimiento a lo establecido:

PORCENTAJE DE CAPACIDAD SEGÚN TIPO DE COMBUSTIÓN SOBRE FLOTA TOTAL ACTUAL



VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*)



Combustible con muy bajo contenido de azufre (0,5%) que cumple con el nuevo límite establecido para el combustible usado por las embarcaciones marítimas operando fuera de las Áreas de Control de Emisiones de Azufre, y que reemplazó al combustible anterior que contenía un 3,5% de azufre (HSFO)

- + Menor inversión
- Mayor precio de combustible

Gas Natural Licuado



El uso del Gas Licuado Natural (GNL) como sistema de propulsión para las naves, reduce la emisión de óxido de azufre (SOx) y de partículas finas en más de un 90% y rebaja en hasta un 85% las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx). Adicionalmente, disminuye la emisión de dióxido de carbono (CO2) en al menos un 20%.

- + Regulación clara
- + Menores emisiones
- Alto requerimiento de inversión
- Disponibilidad de abastecimiento

Filtros de aire



Los *scrubbers* o filtros de aire, purifican los gases contaminantes producidos por la quema de combustible antes de ser emitidos a la atmósfera. Su estructura cilíndrica captura estos gases y les inyecta líquidos (agua dulce, salada o de ambos tipos) y/o reactivos químicos. Cuando los gases entran en contacto con el líquido, se produce la separación de los componentes contaminantes.

- + Menos inversión a la requerida por LNG
- Mayor consumo de combustible, emisiones de CO2 y contaminación marina
- Restricciones de uso de algunas regulaciones

De acuerdo con la Organización Marítima Internacional, la aplicación del IMO 2020 significaría una reducción global de un 77% en las emisiones de azufre (SOx) y equivaldría a una reducción anual de 8,5 millones de toneladas métricas de SOx.

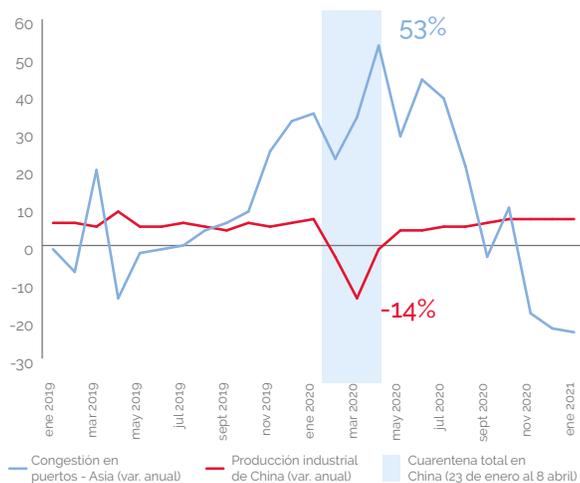
Industria Portacontenedores

➤ IMPACTO DE LA CRISIS COVID-19 DURANTE 2020

EFFECTOS EN LOS MERCADOS Y EN LA DEMANDA POR TRANSPORTE MARÍTIMO

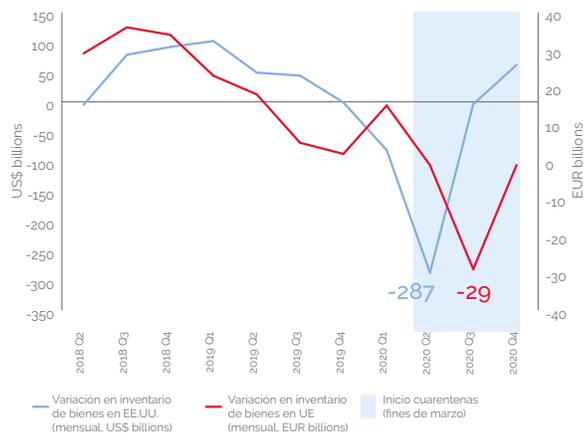
1. Desaceleración de la producción industrial en China

A partir del 23 de enero de 2020, las estrictas cuarentenas implementadas en el primer foco de contagio en China se extendieron a las principales ciudades del país, imposibilitando actividades productivas y de la cadena logística. Se produjo así la mayor caída de la producción industrial china desde 1990 (-14%) y la más alta congestión de naves en puertos a la espera de cargamento de los últimos 5 años con un alza del 53%, situación que se mantuvo por varios meses.



2. Reducción histórica de inventarios en Europa y Estados Unidos

Las cuarentenas iniciadas a fines de marzo de 2020 y que aún se mantenían en gran parte del mundo al término del año, provocaron dificultades en la cadena logística para la distribución en destino del más acotado abastecimiento proveniente desde Asia y una reducción de demanda por reabastecimiento de bienes ante la incertidumbre sobre el escenario de demanda que se enfrentaría. Producto de esta cautela y de un aumento del consumo de bienes durables hacia el término de la primera mitad del año, se generó la mayor disminución de inventarios en la Unión Europea desde 1995, mientras que en Estados Unidos se registró la caída más pronunciada desde 1950.

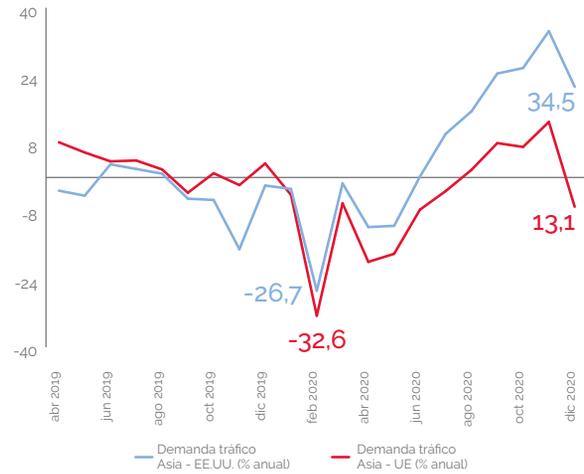




3. Fuerte contracción de la demanda por transporte, seguida de rápida recuperación

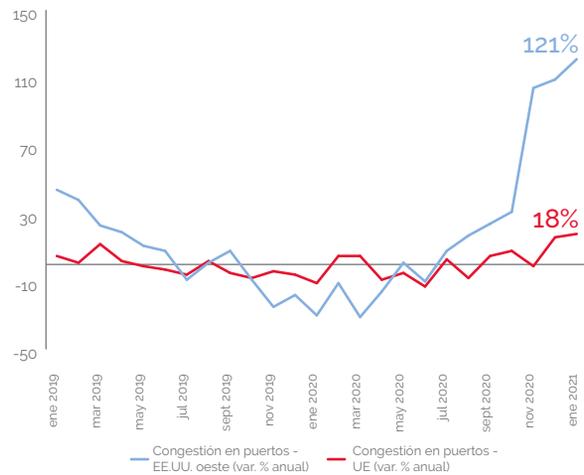
La desaceleración de China y las cuarentenas en Europa y EE. UU. generaron una drástica contracción de la demanda por transporte. Se registró el segundo mayor descenso histórico, muy similar al de la crisis financiera de 2008, con caídas sobre el 30% en algunos de los principales tráficos globales, escenario que se mantuvo durante gran parte del primer semestre.

Posteriormente, la flexibilización y adaptación a las restricciones de movilidad, las ayudas implementadas por los gobiernos y el menor gasto en servicios, sumado a la normalización productiva y logística de China, permitieron la recuperación de la demanda de bienes en los mercados de EE. UU., Europa y otros, generando un aumento muy significativo de la demanda por transporte.



4. Congestión portuaria y terrestre se traspasa desde China a Europa y Estados Unidos

Las medidas restrictivas de movilidad y la propagación del COVID-19 afectaron a toda la cadena logística, donde tanto en los puertos como en el transporte terrestre, el movimiento de contenedores se hizo más lento, generando una fuerte escasez de equipos para poder abastecer este abrupto aumento de la demanda. En el caso de Hapag-Lloyd, el tiempo promedio de uso del contenedor aumentó un 18% por parte de los clientes, generando una ineficiencia en el uso de los contenedores que generó una escasez que persiste hasta hoy. Además de esto, muchos de los barcos que operan globalmente están en embotellamientos de tráfico marítimo en los principales puertos del mundo.



EFFECTOS EN LA INDUSTRIA PORTACONTENEDORES

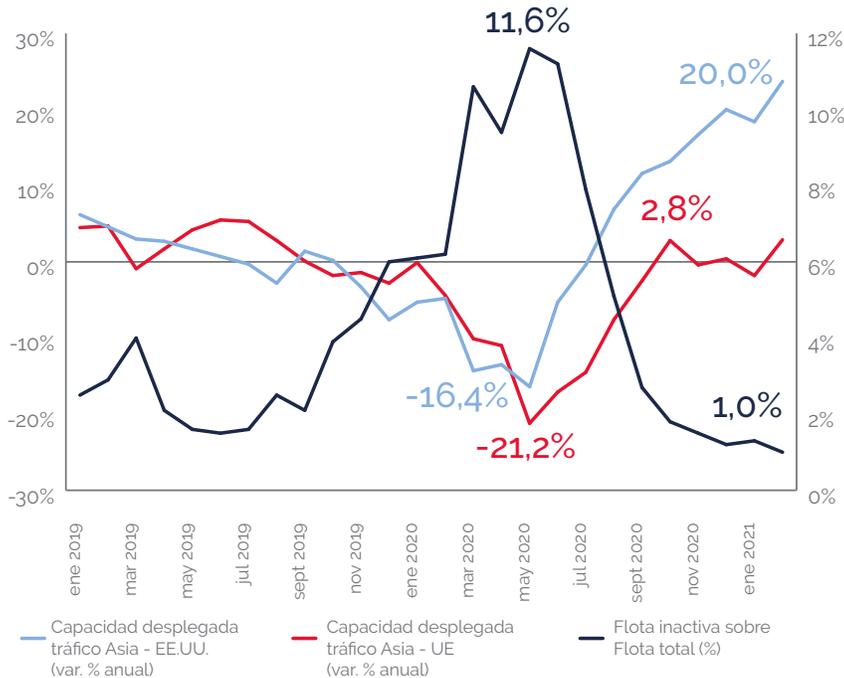
1. Flota Detenida

La industria portacontenedores llegó a tener hasta un 12% de su flota detenida en el mes de mayo de 2020, debido a la paralización logística y productiva en China y la posterior detención de las actividades en Europa y Estados Unidos. Este es el segundo mayor registro histórico de flota detenida en la industria —semejante a las cifras alcanzadas en la crisis subprime— y en algunos tráficos la reducción de capacidad desplegada en operaciones superó el 20%.

Junto a las primeras señales de reactivación, la industria reintegró rápidamente a la operación su flota detenida, dejando un nivel muy limitado de

flota inactiva, incluso menor a la registrada previo al COVID. A pesar de lo anterior, el crecimiento de la demanda cercano al 35% en algunos tráficos, fue atendido con un gran esfuerzo por parte de la industria, dadas las limitantes de capacidad y de operación (las que aún existen).

Estos ajustes, sin embargo, requieren tiempo para su realización (especialmente, la reconfiguración de servicios para incrementar la capacidad en tráficos) sin considerar que al finalizar el 2020 se mantenían las complejidades en puertos y en el transporte terrestre, debido a las cuarentenas vigentes, las cuales extienden los viajes y retardan el reposicionamiento de naves y contenedores.





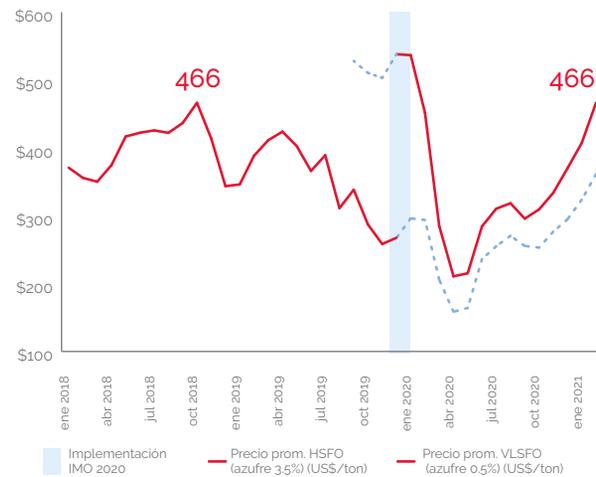
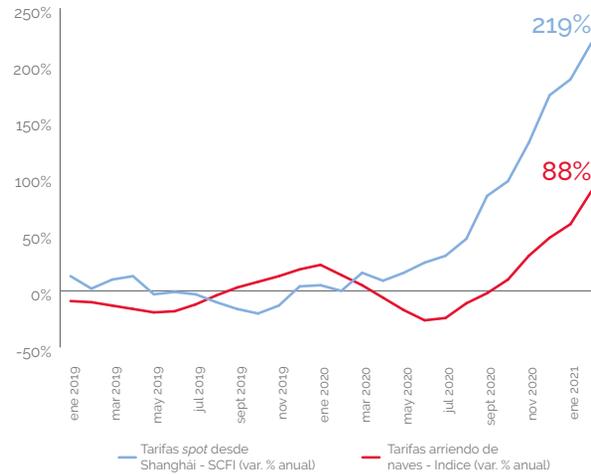
2. Incremento de tarifas de flete y costos de operación

Si bien las tarifas de flete *spot* desde Asia alcanzaron máximos históricos, los costos operacionales asociados a insumos y servicios, también han tendido a subir para absorber las ineficiencias de la cadena logística asociadas al coronavirus.

El incremento de costos en los servicios se debió al mayor desbalance mundial de contenedores y al tiempo de uso de estos, que ocasionó un mayor flujo unidireccional en los tráficos e importantes complicaciones en la logística terrestre (descarga del contenedor, transporte terrestre, desconsolidación en las bodegas de los clientes y la posterior devolución).

Junto a lo anterior, y debido al aumento de demanda por servicios de transporte, las tarifas de arriendo de naves se vieron incrementadas en línea con las tarifas de fletes, lo que generó un mayor costo en la operación no solo por el aumento del costo de arriendo por día, sino por las altas tasas de espera en puerto causadas por la mayor congestión. Estas tarifas de arriendo son las más altas desde inicios de 2008, previo a la crisis subprime.

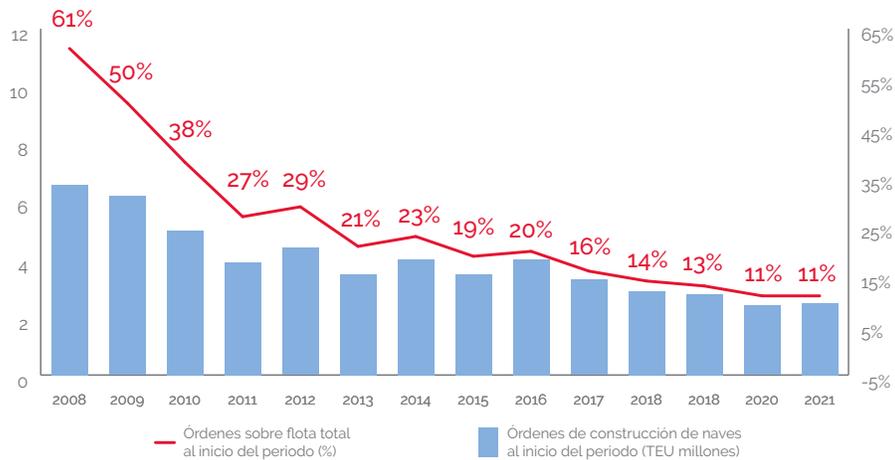
Asimismo, durante todo el 2020 se observó un importante incremento en el precio del nuevo combustible, el cual es más refinado y contiene menos azufre, en cumplimiento con la normativa IMO 2020. Este insumo rápidamente se elevó hasta los niveles más altos del 2018, los mayores registros de los últimos seis años.



EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES ESTRUCTURALES DE LA INDUSTRIA

SALUDABLES INDICADORES DE LARGO PLAZO

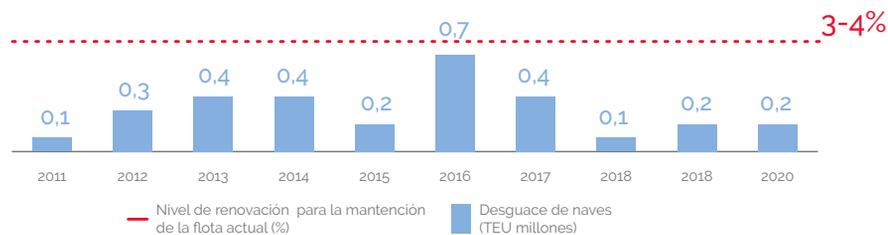
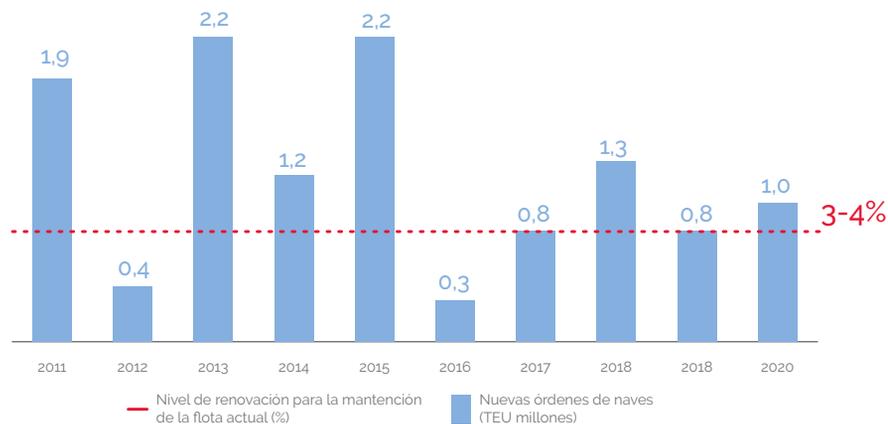
Paralelo a los ajustes de corto-mediano plazo que ha debido implementar la industria por las actuales contingencias sanitarias y operacionales derivadas del COVID-19, cuando se observan los niveles actuales de barcos en construcción, el nivel de equilibrio del desguace, así como las perspectivas de crecimiento del comercio global, no se vislumbra la generación de fuertes desbalances entre oferta y demanda.



La industria naviera ha logrado una mayor eficiencia en la utilización de sus recursos, con un plan de crecimiento y posicionamiento de las naves más coherente con las necesidades del mercado. Esto ha sido posible gracias a que después de casi una década con altos niveles de exceso de capacidad, y los consecuentes efectos financieros negativos en la industria, ha habido un proceso de menor inversión que ha redundado en una situación más estable. A lo anterior, sumamos la importante consolidación de la industria y la formación de grandes alianzas operacionales que han redundado en una importante reducción de costos y en una mejora significativa del portafolio de servicios ofrecidos por las navieras a sus clientes.



Al cierre del año 2020, el libro de órdenes de naves en construcción ascendió a un 11%. Si se considera que dicha flota se incorporará en operación dentro de los próximos 24 a 30 meses (tiempo promedio de construcción y entrega) este índice representa un crecimiento anual promedio de un 5% para los próximos dos años. Ello cubriría las necesidades de transporte de largo plazo generadas por el crecimiento del PIB mundial, estimado entre 3 y 4% anual según su evolución durante los últimos años, y además cubriría el bajo nivel actual de renovación de naves por desguace, proyectándose un escenario de equilibrio en el largo plazo, más allá del bajo crecimiento del PIB mundial en 2020 a consecuencia del COVID-19.



El desguace de naves se ha mantenido en niveles bajos durante los últimos años debido a que la flota mundial es relativamente nueva. Esto último es el resultado de una concentración de órdenes y entregas realizadas hace pocos años. Esta tasa de desguace debería tender paulatinamente a incrementarse si se considera que las naves mantienen una vida útil promedio de entre 25 y 30 años, lo que debiese traducirse en una tasa de renovación anual en régimen de un 3 a 4% asociada a la depreciación anual de las naves. Si bien, esto conllevaría a un mayor desguace para una renovación regular en régimen, también se asociaría paulatinamente a un mayor crecimiento en la capacidad total de naves, por lo tanto, no afectaría el crecimiento neto de la oferta.





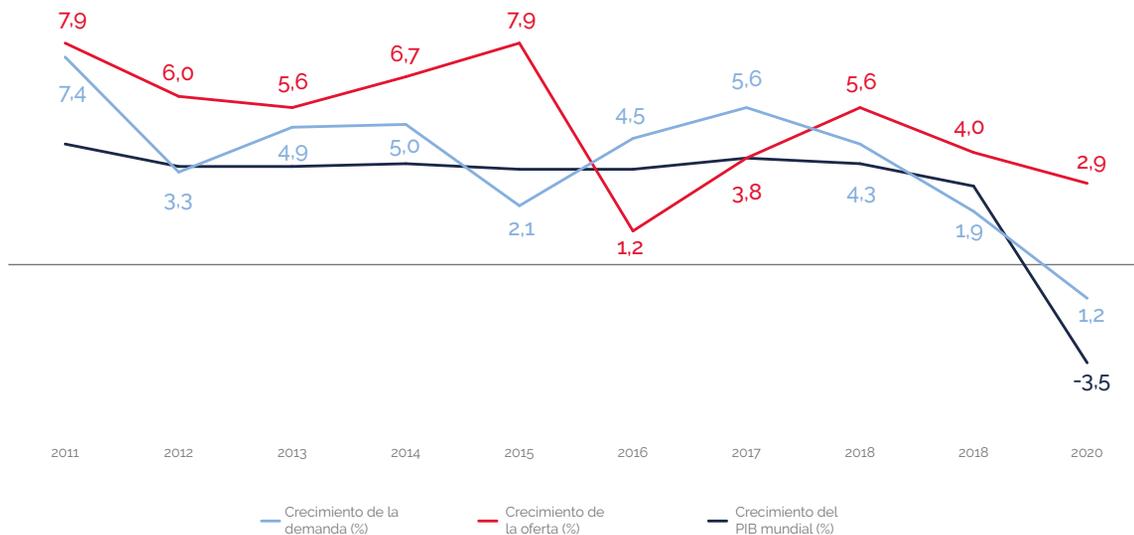
EQUILIBRIO DE OFERTA Y DEMANDA

Excluyendo el año 2016, por el alto desguace de naves de menor tamaño tras la apertura de las nuevas esclusas del canal de Panamá, el nivel de crecimiento neto de la oferta registrado en 2020 es el más bajo de los últimos diez años. Esto último, en línea con la evolución de los mercados en los últimos tres años, donde se ha observado un crecimiento más acotado y muy similar al incremento del PIB mundial, lo cual es propio de una industria más madura.

El 2020 fue un año complejo para el mundo y también para la industria portacañenedores, debiendo afrontar múltiples desafíos en lo sanitario como en lo operacional. Sin embargo, la naturaleza marítima de sus servicios y el alto nivel de digitalización de sus procesos administrativos le permitieron seguir operando, registrando un impacto levemente menor en su actividad respecto al PIB mundial.

De todas formas, la industria continúa adecuadamente enfocada en la optimización de los costos operacionales y el aumento de la productividad, mediante una mayor utilización de activos y el consumo eficiente de combustible. Esto es especialmente importante para hacer frente a las presiones sobre los costos que la recuperación del mercado está generando, tanto en el arriendo de naves como en los servicios marítimos y portuarios.

Aun cuando se observó un incremento considerable de las tarifas durante el tercer trimestre de 2020, que permitieron compensar la menor demanda de la primera mitad del año y los incrementos en costos, las mejoras en las utilidades respecto de años previos representan una rentabilidad con relación a los activos y el capital invertido que por primera vez en 9 años ha permitido recuperar el costo de capital.





A landscape photograph showing rows of purple lavender flowers in the foreground, a large green tree in the middle ground, and mountains in the background under a clear sky. A red diagonal graphic element is overlaid on the right side of the image.

Información Adicional





Identificación de la sociedad

IDENTIFICACIÓN BÁSICA

Razón social	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.
Nemotécnico	Vapores
RUT	90.160.000 - 7
Naturaleza jurídica	Sociedad anónima abierta
Nº de inscripción en el registro de valores	76
Domicilio legal	Santiago y Valparaíso, Chile

DOCUMENTOS CONSTITUTIVOS

Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (indistintamente, "CSAV", la "Sociedad" o la "Compañía") fue constituida por escritura pública otorgada el 4 de octubre de 1872 ante el Notario de Valparaíso, señor Julio César Escala. La autorización de existencia consta en Decreto de fecha 10 de octubre de 1872, el cual contiene la referencia al decreto de aprobación de los estatutos de CSAV de fecha 9 de octubre del mismo año. Estos documentos se inscribieron a fojas 486 vta. N°147 y a fojas 497 vta. N°148, respectivamente, del

Registro de Comercio de Valparaíso con fecha 15 de octubre de 1872. Asimismo, conforme a la normativa vigente en dicha época, mediante decreto de fecha 14 de octubre de 1872, se declaró legalmente instalada a CSAV, fijándose el 17 de octubre del mismo año como día de inicio de sus operaciones. Posteriormente, la Sociedad se inscribió a fojas 4228 N°2260 del Registro de Comercio de Santiago del año 1959.

➤ PROPIEDADES E INSTALACIONES

ACTIVO FIJO

Uso	Dirección	Ubicación	Superficie (m²)	Inscripción
Oficina	Hendaya 60, Oficinas 1401-1402	Santiago	1.048	Rol 214-151 y 152

ACTIVO FIJO

Uso	Dirección	Ubicación	Superficie (m²)	Inscripción
Oficina	Plaza Sotomayor 50	Valparaíso	10.010	Rol 8-004
Bodega	Tomás Ramos 22	Valparaíso	1.046	Rol 90-22
Terrenos	Blanco 509 al 529 y 541 al 545	Valparaíso	1.480	Rol 8-001 y 002





Marco regulatorio

Con ocasión del cierre de la operación del Negocio *Car Carrier* de la Compañía, ocurrido durante el año 2020, el acápite incluido en memorias anteriores respecto a la legislación correspondiente a la operación naviera ya no es del todo aplicable. Dicho esto, hoy la Compañía, como sociedad anónima abierta fiscalizada por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), se encuentra fundamentalmente sujeta a la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas, el Reglamento de Sociedades Anónimas, la Ley N°18.045 de Mercado de Valores, la normativa de la CMF como ente regulador, la legislación tributaria pertinente y la normativa dictada por el Servicio de Impuestos Internos, en lo que correspondiere.

Actividades discontinuadas

Con fecha 23 de enero de 2020 CSAV anunció el cierre ordenado de su negocio de transporte marítimo de vehículos. La decisión fue tomada por la Compañía en el contexto de focalizar todos sus esfuerzos económicos y de administración en la gestión y desarrollo de su principal activo, que corresponde a su participación en la naviera alemana HapagLloyd AG. Como referencia, el negocio de transporte marítimo de vehículos ha representado históricamente menos del 1% del total de activos de CSAV.

Marcas, patentes y licencias

La principal marca utilizada en 2020 por la Compañía fue CSAV. La sociedad no posee patentes, licencias, franquicias, *royalties* o concesiones de su propiedad; solo mantiene el registro de propiedad de su marca, antes referida. Cabe señalar que, en diciembre de 2014, CSAV otorgó a Hapag-Lloyd una licencia indefinida, sin regalías ni *royalties* asociados, para el uso de la marca CSAV como parte del negocio portacontenedores que le transfirió.

Inversiones y financiamiento

Tras el proceso de fusión entre Hapag-Lloyd y United Arab Shipping Company (UASC) concretado en mayo de 2017, CSAV vio diluida su participación en Hapag-Lloyd desde un 31,35% a un 22,57%, pero mantuvo su calidad de principal accionista de la entidad combinada y el control conjunto de la compañía, a través del pacto de accionistas que conforma con sus socios Kühne Maritime y la ciudad de Hamburgo.

Posterior a esto, CSAV gestionó y concretó acuerdos e inversiones durante los siguientes años con el objetivo de alcanzar nuevamente el 30% de participación en la naviera alemana para resguardar su influencia significativa en el control de la compañía en el largo plazo. A continuación, se detallan las inversiones realizadas durante los últimos años.

➤ PROCESO DE INCREMENTO EN PARTICIPACIÓN EN HAPAG-LLOYD

En octubre de 2017, como parte de los acuerdos previamente estipulados en el *Business Combination Agreement* (BCA), y con el fin de fortalecer la estructura financiera de la compañía combinada, Hapag-Lloyd inició un aumento de capital por EUR 352 millones (US\$ 414 millones aproximadamente), luego del cual CSAV alcanzó una participación de un 24,7% en esta compañía. Sin embargo, por medio de los acuerdos previos al cierre del BCA, hacia fines de ese mes, CSAV incrementó su participación del 24,7% a un 25%, mediante la adquisición de acciones adicionales de Hapag-Lloyd de propiedad de Kühne Maritime. La Compañía financió estas operaciones con dos créditos puente otorgados por bancos comerciales por un total

de US\$ 120 millones, y con la recaudación obtenida de la suscripción de las prorratas correspondientes a los accionistas mayoritarios de CSAV en su aumento de capital en desarrollo en Chile. En noviembre, CSAV finalizó exitosamente su proceso de aumento de capital, iniciado en octubre, el cual contempló la emisión de 6.100 millones de nuevas acciones de pago a un precio de 30,55 pesos por acción, alcanzando una recaudación total equivalente a US\$ 294 millones. En diciembre, luego de alcanzar el 25% de la propiedad en Hapag-Lloyd y realizar el pago de los compromisos bancarios antes citados, CSAV incrementó su participación en la propiedad de la naviera alemana, manteniendo un 25,46% al cierre de los estados financieros de 2017.

Durante el segundo trimestre de 2018, CSAV incrementó su participación en Hapag-Lloyd en 0,4% desde un 25,46% a un 25,86% al 30 de junio de 2018, a través de compras en las bolsas de comercio de Alemania. Los fondos requeridos para esta inversión ascendieron a US\$ 28,4 millones y fueron cubiertos con un financiamiento puente, pagado posteriormente con los flujos obtenidos de la distribución de dividendos de Hapag-Lloyd, realizada en julio de 2018. Dicho dividendo fue propuesto por el Directorio de Hapag-Lloyd el 28 de marzo de 2018 junto con la publicación de su reporte anual 2017 y aprobado por la Junta de Accionistas de Hapag-Lloyd el 10 de julio de 2018. El dividendo distribuido consistió en el pago de EUR 0,57 por acción. Del total de EUR 100 millones distribuidos a los accionistas de Hapag-Lloyd, CSAV recibió US\$ 30,2 millones, correspondientes a su participación de un 25,86%.



Desde el primer al tercer trimestre del 2019, CSAV mantuvo un proceso de incremento en su participación en Hapag-Lloyd, a través de compras selectivas en las bolsas de comercio de Alemania, registrando un aumento total de un 1,93% durante dicho periodo, y cerrando el 2019 con un 27,79%.

A inicios del 2020, CSAV finalizó su proceso de incremento de participación tras alcanzar su objetivo del 30% de participación en Hapag-Lloyd después de adquirir un paquete por el 2,21% a Qatar Investment Authority (QIA). El total de los fondos requeridos para pasar de un 25,86% a un 30% totalizaron alrededor de US\$ 450 millones. Parte de esta operación fue cubierta con un financiamiento puente de US\$ 100 millones (US\$ 70 millones con Banco Consorcio y US\$ 30 millones con Compañía de Seguros de Vida Consorcio) obtenido durante el segundo trimestre de 2019, el cual fue pagado durante el tercer trimestre con los fondos adquiridos de la emisión y colocación de nuevos bonos serie C por igual monto y con cargo a la línea de US\$ 150 millones inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero. La otra parte fue financiada con créditos puente otorgados en 2019 y 2020, principalmente por el accionista controlador, Quiñenco. En este contexto, y como fue anunciado el 13 de enero de 2020, la Compañía realizó exitosamente su aumento de capital en el mercado local, hecho que

le permitió financiar la compra adicional de acciones de Hapag-Lloyd AG.

➤ HITOS DE CSAV EN EL MERCADO FINANCIERO

Aumento de capital.

Con la suscripción del 100% de las nuevas acciones emitidas y la recaudación de US\$ 350 millones, concluyó exitosamente el aumento de capital realizado por CSAV en 2020. Los accionistas suscribieron y pagaron 14.523 millones de nuevos títulos, a un precio de US\$ 0,0241 por acción. Un 98,23% del total de la colocación –cerca de US\$ 344 millones– fue suscrito durante el primer periodo de opción preferente, entre el 27 de agosto y el 25 de septiembre. El remanente de acciones fue ofrecido a los accionistas en una segunda instancia preferente, que se extendió por un periodo de siete días calendario, concluyendo el 13 de octubre con una suscripción final acumulada de un 99,93% del total de acciones por emitir. Posteriormente, y para finalizar el proceso de aumento de capital, el saldo de acciones no suscritas (equivalente a un 0,07% del total colocado) fue ofrecido al mercado, a través de dos remates simultáneos abiertos el 16 de octubre de 2020. Los fondos recaudados fueron utilizados para saldar la deuda obtenida con el controlador, Quiñenco, destinada a la obtención del 30% en propiedad accionaria de Hapag-Lloyd.



A

dministración y personal

DOTACIÓN DE CSAV

Dotación global de CSAV y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2020.
Todos sus funcionarios se encuentran ubicados en Chile.

DIVERSIDAD

Número de personas, al 31 de diciembre de 2020.

DIVERSIDAD DE GÉNERO

Cargo	Hombres	Mujeres	Total
Directores	7	0	7
Gerentes	2	0	2
Personal	5	8	13

DIVERSIDAD SEGÚN NACIONALIDAD

Cargo	Chilenos	Extranjeros	Total
Directores	6	1	7
Gerentes	2	0	2
Personal	12	1	13



GERENTES Y
EJECUTIVOS
PRINCIPALES



PROFESIONALES
Y TÉCNICOS



TRABAJADORES



DIVERSIDAD SEGÚN EDAD

Cargo	Menos de 30 años	30 a 40 años	41 a 50 años	51 a 60 años	61 a 70 años	Más de 70 años	Total
Directores	0	0	1	0	4	2	7
Gerentes	0	0	0	2	0	0	2
Personal	1	5	4	2	1	0	13

DIVERSIDAD SEGÚN ANTIGÜEDAD EN LA EMPRESA (AÑOS)

Cargo	Menos de 3	Más de 3 y menos de 6	Más de 6 y menos de 9	Más de 9 y menos de 12	Más de 12	Total
Directores	2	0	3	1	1	7
Gerentes	1	0	0	1	0	2
Personal	0	9	0	1	3	13

➤ BRECHA SALARIAL POR GÉNERO

Para cada uno de los distintos niveles de responsabilidad en la organización, la siguiente tabla presenta la proporción del sueldo bruto base promedio de la mujer respecto de la del hombre. Para los niveles de gerencias, subgerencias y coordinadores no aplica este análisis, debido a que no se desempeñan mujeres en esos cargos.

Cargo	Total
Gerentes	No aplica
Subgerentes	No aplica
Jefes y especialistas senior	99,1%
Supervisores y especialistas	99,7%
Coordinadores	No aplica
Administrativos	98,2%

R emuneraciones del Directorio, Comité de Directores y ejecutivos principales

La Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 24 de abril de 2020 estableció, hasta la siguiente Junta Ordinaria de Accionistas, una dieta por asistencia a sesiones equivalente a cien (100) Unidades de Fomento por sesión (con un tope mensual de una sesión), salvo la que perciba el presidente del Directorio, que corresponderá al doble de la que perciba por tal concepto un director; más una remuneración variable, consistente en una participación a cada director de 0,25% de los dividendos que se distribuyan con cargo a las utilidades del ejercicio 2020, ya sea como dividendo mínimo obligatorio o adicional, correspondiéndole al presidente el doble que a cada uno de los demás directores; esto es, un 0,5% de tales dividendos.

En el caso de que ocurran cambios en la composición del Directorio, esta participación, si corresponde, se pagará en proporción al número de meses (o fracción de mes superior a 15 días) que cada director y, en su caso, el presidente, haya desempeñado su cargo durante el ejercicio 2020.

Cada uno de los integrantes del Comité de Directores percibe una remuneración anual compuesta por un pago fijo de 33 1/3 Unidades de Fomento por cada sesión del Comité a la que asista, y un pago variable, equivalente a un tercio de la participación que al respectivo miembro del Comité le quepa como director sobre los dividendos distribuidos; esto es, su 0,25% de los dividendos más un tercio de ese 0,25% (o, en su caso, la proporción que corresponda).

El presupuesto anual para gastos de funcionamiento del Comité de Directores y sus asesores es un monto igual a la suma de las remuneraciones anuales de sus miembros, es decir, 1.200 Unidades de Fomento.

El monto total pagado por CSAV por concepto de dietas, participaciones y otras remuneraciones durante el ejercicio 2020 se detalla a continuación:

REMUNERACIONES PERCIBIDAS POR EL DIRECTORIO EN 2020 Y 2019

RUT	Director	Total anual	
		2020 US\$	2019 US\$
48.214.110 - 2	Alberto Alemán Zubieta	43.485	15.007
10.672.019 - 3	Christian Blomstrom Bjuvma	43.477	35.172
5.718.666 - 6	Hernan Buchi Buc	43.477	47.662
4.108.676 - 9	Arturo Claro Fernandez	43.477	43.550
7.040.498 - 2	Jose Fernando De Gregorio	43.477	47.662
6.062.786 - K	Andrónico Luksic Craig	29.000	8.259
5.664.265 - K	Isabel Marshall Lagarrigue	0	8.358
5.569.043 - K	Gonzalo Menéndez Duque	0	20.573
6.525.286 - 4	Francisco Pérez Mackenna	86.954	95.324
Total		333.347	321.567



ASESORÍAS AL DIRECTORIO EN 2020 Y 2019

Asesor	Tipo de asesoría	Total anual	
		2020 US\$	2019 US\$
Alberto Alemán Zubieta	Asesorías al Directorio	0	70.000
Total		0	70.000

REMUNERACIONES PERCIBIDAS POR EL COMITÉ DE DIRECTORES EN 2020 Y 2019

RUT	Director	Total anual	
		2020 US\$	2019 US\$
10.672.019 - 3	Christian Blomstrom Bjuvma	14.471	11.723
4.108.676 - 9	Arturo Claro Fernandez	14.471	17.254
7.040.498 - 2	Jose Fernando De Gregorio	14.471	6.312
5.664.265 - K	Isabel Marshall Lagarrigue	0	5.531
5.569.043 - K	Gonzalo Menéndez Duque	0	6.889
Total		43.412	47.709

Durante los años 2020 y 2019, el Comité de Directores no incurrió en desembolsos por asesorías externas.

La política de remuneraciones para el equipo compuesto por los principales ejecutivos de la Compañía considera una remuneración fija y una variable consistente en un bono por desempeño anual, asociado al cumplimiento de metas y objetivos fijados para el ejercicio. El bono de desempeño es decidido por el Directorio tras evaluar la gestión del año y su monto se determina en función de la remuneración de cada ejecutivo.

La remuneración total percibida por los ejecutivos principales durante 2020, incluyendo tanto su parte fija como variable, alcanzó los US\$ 2.794.106 (en 2019, US\$ 2.764.089).

CSAV no cuenta con planes de compensación o beneficios especiales dirigidos a sus ejecutivos principales.

PARTICIPACIÓN EN LA SOCIEDAD

Al 31 de diciembre de 2020, el vicepresidente del Directorio, Andrónico Luksic Craig, participa en la propiedad de CSAV, a través de las sociedades controladoras de la Compañía.

El presidente del Directorio, Francisco Pérez Mackenna, posee a título personal 41 acciones. El director Arturo Claro Fernández posee a título personal 8.484.534 acciones; su cónyuge, Cecilia Montes Matte, posee 11.887.641 acciones y, de forma conjunta, a través de las sociedades de Inversiones Transart S.A., Inversiones Quimetal S.A. y Sociedad Pesquera Holando Chile Ltda., poseen 32.829.634 acciones, manteniendo una participación total de 53.201.809 acciones. El director Christian Blomstrom Bjuvman posee a título personal 6.045.824 acciones.

El gerente general, Óscar Hasbún Martínez, posee a título personal 4.800.000 acciones.

Informe del Comité de Directores

Durante el ejercicio 2020, el Comité celebró 12 sesiones ordinarias (números 223 al 234), tratando en ellas las materias que a continuación se reseñan:

1. En la Sesión N°223 del 30 de enero de 2020, se aprobó el informe anual de la gestión del Comité durante el año 2019. Se fijó el calendario de reuniones periódicas con los auditores externos de CSAV, acordándose que éstas se realicen en las sesiones de marzo, respecto del examen de los estados financieros anuales y el informe de los auditores externos, además del contenido de la Carta a la Gerencia sobre el control interno; de junio, respecto del plan de auditoría externa para el ejercicio en curso; y de agosto, respecto del examen de los estados financieros al 30 de junio de 2020 y la revisión limitada de los mismos. Se presentó la cuenta de Contraloría, en que se expusieron los resultados a las revisiones de los procesos de Hapag-Lloyd AG ("HLAG") y Procure to Pay. Adicionalmente, el Contralor indicó que, con ocasión del cierre del Negocio Car Carrier durante el primer semestre del año, el Plan de Auditoría 2020 debía modificarse, razón por la cual se estaba trabajando en un nuevo Plan junto al equipo de trabajo integrado además por el Gerente de Administración y Finanzas, el Fiscal y el Gerente de Vehículos, bajo la supervisión del Gerente General. El OCL presentó la cuenta de Cumplimiento, informando a los presentes que se organizaría una reunión con BH Compliance, entidad certificadora del Modelo de Prevención de Delitos o MPD, de forma de evaluar la certificación de delitos en curso y el compliance general de la Compañía de cara a la Ley N°20.393, post cierre de las operaciones de transporte de vehículos.
2. En la Sesión N°224 del 27 de febrero de 2020, el Contralor, siguiendo con lo comentado en la sesión de enero, presentó las gestiones realizadas a la fecha en el contexto del cierre del Negocio Car Carrier. En su cuenta de Cumplimiento el OCL informó que se estaba evaluando el compliance general de la Compañía de cara a la Ley N°20.393, post cierre de las operaciones de transporte de vehículos. Al efecto, se estaban organizando reuniones con firmas de auditoría que asesoren a CSAV en el proceso.
3. En la Sesión N°225 del 19 de marzo de 2020, se examinaron los Estados Financieros Anuales Consolidados del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, conjuntamente con el informe de los auditores externos, y que debían darse a conocer a los accionistas en la Junta Ordinaria de Accionistas del año 2020, para lo cual, asistieron a la sesión representantes de la Empresa de Auditoría Externa, señores KPMG Chile. Los señores de KPMG Chile informaron que no existían diferencias en el tratamiento a los saldos contables de los estados financieros preparados por la administración de CSAV y que su informe contendría una opinión limpia, sin calificaciones, de la situación financiera de la Compañía y sus filiales conforme a las NIIF. El Comité se pronunció favorablemente respecto del informe emitido por los auditores externos, señores KPMG Chile, y del Balance y Estados Financieros Consolidados de CSAV, correspondientes al



ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019, presentados por la administración, incluyendo la información adicional correspondiente a la Memoria Anual 2019 de la Compañía. Se examinaron las propuestas recibidas de las empresas de auditoría externa KPMG Chile, Ernst & Young (EY) y PricewaterhouseCoopers (PwC), para la auditoría del ejercicio 2020, acordándose recomendar al Directorio –primeramente- a KPMG Chile y, en subsidio, a PwC, para que éste presente su proposición a la Junta Ordinaria de Accionistas del año 2020. Se acordó también proponer al Directorio a Feller-Rate y a International Credit Rating (ICR), como las empresas clasificadoras de riesgo a ser sugeridas por éste a la Junta Ordinaria de Accionistas. El Contralor presentó una actualización de las gestiones realizadas a la fecha en el contexto del cierre del Negocio Car Carrier. A continuación, el Gerente General comentó que el Contralor señor Claudio Salgado dejaría la Compañía a fines de mes, ya que recibió una oferta de trabajo que aceptó, lo que aceleró en definitiva su salida de CSAV (programada para los siguientes meses como consecuencia del cierre del Negocio Car Carrier). Se destacaron el compromiso y profesionalismo con que el señor Salgado ejerció sus funciones. Por su parte, el OCL informó al Comité que se continuaba trabajando en el nuevo compliance de la Compañía, post cierre de la operación de transporte de vehículos. Al efecto, se dio cuenta que se habían sostenido reuniones de trabajo con Deloitte para que asesore a CSAV en el proceso.

4. En la Sesión N°226 del 22 de abril de 2020, el OCL dio cuenta del proceso de actualización del compliance de la Compañía y el trabajo realizado con Deloitte. Adicionalmente informó a los presentes de la emisión del primer informe de seguimiento del año 2020 emitido por BH Compliance. En ausencia

del señor Salgado, que dejó la Compañía a fines del mes de marzo, el Gerente de Administración y Finanzas expuso el estatus de las revisiones realizadas con ocasión del cierre del Negocio Car Carrier. Específicamente se presentaron los resultados de las auditorías a las órdenes de compra, arqueo de caja y comunicaciones con clientes por el cierre de las operaciones. El Comité, tras analizar los antecedentes presentados por la administración, acordó por unanimidad informar favorablemente la contratación de KPMG Chile, auditores externos de CSAV, para la prestación de otros servicios de conformidad con lo dispuesto en el artículo 242 de la Ley N°18.045 de Mercado de Valores. Se encomendó al efecto al Presidente señor Blomstrom para dar cuenta de dicho acuerdo al Directorio en su próxima sesión.

5. En la Sesión N°227 del 18 de mayo de 2020, se examinaron los Estados Financieros Consolidados Intermedios al 31 de marzo de 2020 y sus principales variaciones respecto del período anterior, sin existir observaciones sobre los mismos por parte de Comité, por lo que se recomendó al Directorio su aprobación, facultándose al Presidente señor Blomstrom para así informarlo al Directorio. El señor Eluchans presentó la cuenta de Cumplimiento, informando que en la sesión del mes de junio se presentaría el resultado de la asesoría de Deloitte, junto al trabajo realizado con CSAV, tanto respecto del compliance como de la gestión de riesgos a implementarse luego del cierre de la operación de transporte de vehículos. La administración presentó al Comité las Operaciones con Partes Relacionadas ("OPR") celebradas por CSAV al 31 de marzo de 2020 (incluidas aquellas perfeccionadas bajo la Política de Habitualidad vigente), referidas en la Nota 10 de los Estados Financieros Consolidados Intermedios a dicha fecha. El Comité, luego de examinar los

antecedentes presentados por la administración, informó favorablemente el perfeccionamiento de dos OPR con el Grupo BTG (crédito con el Banco BTG y asesoría con BTG Corredores), ya que tenían por objeto contribuir al interés social y se ajustaban a condiciones de mercado. Se facultó al Presidente señor Blomstrom para informar lo anterior al Directorio.

6. En la Sesión N°228 del 25 de junio 2020, representantes de KPMG Chile presentaron el Avance del Plan de Auditoría 2020, en el contexto de las reuniones periódicas del Comité con la firma de auditoría externa (NCG N°385 de la CMF). En la instancia, KPMG Chile expuso, entre otros, sobre el objetivo y enfoque de la auditoría, el cronograma de actividades (carta Gantt con los principales hitos de auditoría entre junio de 2020 y abril de 2021), los informes a emitir y fechas clave. Deloitte Advisory expuso en detalle los resultados de la asesoría en la actualización de riesgos críticos de la Compañía, considerando el cierre de la operación del Negocio Car Carrier. Se informó al efecto que el trabajo se concentró en la evaluación de las prácticas de gobierno corporativo adoptadas por CSAV y asociadas a gestión de riesgos, tomando como antecedente el Anexo de la NCG N°385 del mes de marzo de 2020; la actualización y evaluación de los riesgos corporativos 2020; la actualización del mapa de procesos y la actualización de la Política y Procedimiento de Gestión Integral de Riesgos. Al término de la exposición de los representantes de Deloitte Advisory el Comité aprobó el nuevo inventario de riesgos críticos y las nuevas versiones de la Política y Procedimiento de Gestión Integral de Riesgos de la Compañía, recomendando su aprobación definitiva por parte del Directorio. El señor Eluchans presentó en detalle la propuesta de nuevo compliance de CSAV, en línea con el

trabajo desarrollado con Deloitte. En función de los antecedentes presentados y distribuidos con anterioridad a la celebración de la sesión, además de las conclusiones del trabajo desarrollado, el Comité aprobó el nuevo compliance de CSAV en relación con la Ley N°20.393, recomendando su aprobación definitiva al Directorio.

7. En la Sesión N°229 del 30 de julio 2020, el Gerente de Administración y Finanzas expuso en detalle el estatus del cierre de los procesos vinculados al Negocio Car Carrier. Se presentaron los grados de avance de cada revisión realizada, por ítem o área auditada, destacándose el alto grado de avance promedio (95%). El señor Eluchans presentó la cuenta de Cumplimiento, informando que el Directorio de la Compañía en su sesión ordinaria N°5752 de 26 de junio de 2020, aprobó el nuevo compliance de CSAV (MPD y PCOMP.) de conformidad con la Ley N°20.393, en base al trabajo desarrollado con Deloitte, la opinión del certificador del MPD (BH Compliance) y las recomendaciones del Comité de Directores y del OCL. Luego se señaló que la certificación de los 8 delitos contemplados en el compliance aprobado debiera concluir prontamente, toda vez que antes del cierre del Negocio Car Carrier ya se había avanzado bastante en el proceso para certificar los delitos incorporados por la Ley N°21.121 en la Ley N°20.393. El Gerente General comentó que, con ocasión del cierre de las operaciones de transporte de vehículos, el señor Eluchans dejaría la Gerencia Legal a fines de mes, pero que se propondría al Directorio que éste siga asesorando a CSAV en algunas materias, entre ellas, temas de cumplimiento relacionados con la Ley N°20.393. El Comité manifestó su conformidad con lo propuesto por el señor Hasbún y luego ratificó al señor Eluchans como Secretario.



8. En la Sesión N°230 del 20 de agosto de 2020, oídas las exposiciones de la administración de CSAV y de sus auditores externos (KPMG Chile), el Comité examinó los Estados Financieros Consolidados Intermedios al 30 de junio de 2020, su Análisis Razonado y el Informe de Revisión Limitada de los auditores externos, sin observaciones, y acordó recomendar al Directorio la aprobación de éstos, facultándose al Presidente señor Blomstrom para así informarlo al Directorio. El OCL dio cuenta de su función de Cumplimiento, exponiendo, en línea con lo informado en la sesión de julio, que la certificación de delitos concluiría durante los meses de septiembre u octubre. Adicionalmente se dejó constancia que el Directorio de la Compañía en su Sesión Ordinaria N°5753 de 31 de julio de 2020 ratificó al señor Eluchans como Oficial de Cumplimiento Legal y Encargado de Prevención de Delitos de la Compañía por un nuevo período de 3 años, dotándolo de las facultades, autonomía y medios necesarios para ejercer dichas funciones.
9. En la Sesión N°231 del 24 de septiembre 2020, el OCL dio cuenta de su función de Cumplimiento, ratificando lo expuesto en la sesión de agosto, esto es, que la certificación de delitos concluiría durante los meses de septiembre u octubre. Además, se informaron las materias habituales incluidas en todas las cuentas del OCL (por ejemplo, operatividad del canal de denuncias e incidentes de cumplimiento). Se informó al Comité que la Excma. Corte Suprema dictó sentencia el 14 de agosto de 2020 en el denominado "Caso Cars"; causa iniciada con el Requerimiento de la FNE (Fiscalía Nacional Económica) de fecha 27 de enero de 2015 en contra de las navieras CCNI (hoy CMC), CSAV, Eukor, K-Line, MOL y NYK, y fallada por el TDLC (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia). La citada Corte, entre otras cosas, ratificó la inmunidad de la Compañía por haberse acogido en primer lugar a la delación compensada, además de la obligación de adoptar un Programa de Cumplimiento en Materia de Libre Competencia por parte de todas las investigadas, incluida CSAV. Se dio cuenta al Comité que se estaban estudiando los alcances del referido Programa.
10. En la Sesión N°232 del 29 de octubre de 2020, el OCL informó que BH Compliance certificó por el período de 2 años, y sin observaciones, el nuevo compliance de CSAV en relación con la Ley N°20.393 de responsabilidad penal de las personas jurídicas. Dicho compliance fue aprobado por el Directorio de la Compañía luego del cierre de la operación del Negocio Car Carrier. Se dejó constancia que se remitieron al Comité, con anterioridad a la sesión, el Informe de Certificación, el respectivo Certificado y el nuevo Modelo de Prevención de Delitos o MPD de la Compañía. A continuación, el OCL capacitó a los miembros del Comité, además del Gerente General y el Gerente de Administración y Finanzas, sobre el nuevo compliance y los delitos certificados, destacando los pilares fundamentales de dicho compliance: (i) existencia de un MPD y documentación anexa (en el caso de la Compañía, "PCOMP.") de conocimiento interno y externo (relación con proveedores y prestadores de servicios, entre otros), (ii) nombramiento de un OCL dotado de autonomía y recursos, conocido por la organización, y (iii) existencia, operatividad y fácil acceso al canal de denuncias. Finalmente, el señor Eluchans informó al Comité que se capacitaría al Directorio en las materias anteriores en la sesión ordinaria de octubre. En línea con lo comentado en la sesión anterior, respecto al fallo de la Excma. Corte Suprema en el denominado "Caso Cars", se dio cuenta al Comité que se seguía estudiando el alcance de la sentencia, fundamentalmente respecto de la adopción del Programa de Cumplimiento en Materia de Libre Competencia.

11. En la Sesión N°233 del 19 de noviembre de 2020, el Comité examinó los Estados Financieros Consolidados Intermedios al 30 de septiembre de 2020 y sus Notas, recomendando su aprobación al Directorio y facultando al Presidente señor Blomstrom para así informarlo al Directorio. El OCL informó al Comité que en las sesiones ordinarias del pasado mes de octubre fueron capacitados en el nuevo compliance, post cierre de la operación de Car Carrier, todos los miembros del Comité de Directores y del Directorio de CSAV, además de su Gerente General y Gerente de Administración y Finanzas. También se realizaron capacitaciones a casi todos los funcionarios de la Compañía, quedando únicamente pendientes dos de ellos. El nuevo MPD se subió a la página web de CSAV, poniéndose también a disposición de su personal, junto al resto de los Procedimientos de Compliance ("PCOMP"). De forma paralela, se solicitó a los funcionarios de la Compañía la suscripción de la nueva Declaración de Conflictos de Intereses (PCOMP. N°2) y del Anexo de Declaración de Conocimiento y Aceptación del Código de Cumplimiento y Ética Corporativa (PCOMP. N°5). La administración presentó al Comité las OPR celebradas por CSAV al 30 de septiembre de 2020 (incluidas aquellas perfeccionadas bajo la Política de Habitualidad vigente), referidas en la Nota 10 de los Estados Financieros Consolidados Intermedios a dicha fecha. En línea con lo comentado en las sesiones anteriores, respecto al fallo de la Excma. Corte Suprema en el denominado "Caso Cars", se dio cuenta al Comité que se seguía estudiando el alcance de la sentencia, fundamentalmente respecto de la adopción del Programa de Cumplimiento en Materia de Libre Competencia, de forma de satisfacer los requerimientos del fallo considerando la nueva realidad de la Compañía (holding sin operación naviera y, por tanto, sin clientes ni competidores).
12. En la Sesión N°234 del 17 de diciembre de 2020, el OCL dio cuenta de su función de Cumplimiento, informando al Comité que BH Compliance envió el Calendario de Seguimientos y Planificación de Pruebas (muestreos mensuales) para los años 2021 y 2022. Adicionalmente, se informó de las materias habituales incluidas en todas las cuentas del OCL (por ejemplo, operatividad del canal de denuncias e incidentes de cumplimiento). El señor Larraín, actualizando la presentación realizada en la Sesión N°229 del 30 de julio 2020, expuso en detalle un nuevo estatus del cierre de los procesos vinculados al Negocio Car Carrier, además del resultado de las revisiones efectuadas a las Áreas de Recursos Humanos y de Tecnologías de la Información ("TI"). Se señaló que todas las áreas que a julio no estaban al 100% a diciembre lo estaban. El Gerente de Administración y Finanzas comentó con el cierre de todos los procesos administrativos (fines del segundo semestre de 2020), no quedaban temas pendientes tanto operacionales como administrativos vinculados al término del Negocio Car Carrier. El Comité aprobó el calendario de sesiones ordinarias del año 2021. Por último, el Comité examinó la actual Política de Compensaciones de los gerentes, ejecutivos principales y trabajadores de la Compañía, de conformidad con lo dispuesto en el número 4) del inciso 8° del artículo 50 bis de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas.

COMENTARIOS Y PROPOSICIONES DEL COMITÉ DE DIRECTORES

De acuerdo con lo prescrito en el inciso 3° del artículo 74 de la Ley N°18.046, durante el año 2020 no existen comentarios o proposiciones relativos a la marcha de los negocios sociales que deban incluirse en esta Memoria, formulados por el Comité de Directores, según lo corroborado por el propio Comité en su Informe de Gestión Anual, ni por los accionistas.



Capacitaciones del directorio

El Directorio de CSAV cuenta con un procedimiento para la inducción de sus nuevos integrantes, que tiene como objetivo principal facilitar el proceso de conocimiento y comprensión de CSAV, sus negocios, riesgos y situación financiera, mediante la entrega al nuevo director de documentación relativa a CSAV para su revisión, y la realización de una serie de reuniones explicativas con el gerente general y ejecutivos de la Compañía.

Asimismo, el Directorio cuenta con un procedimiento para la capacitación de sus miembros, que permite a sus integrantes continuar su formación y actualizar sus conocimientos en las materias que se relacionan con su función como director o con los negocios sociales, o bien respecto de temas que durante el transcurso del año han despertado el interés tanto de sus miembros como de la Gerencia General.

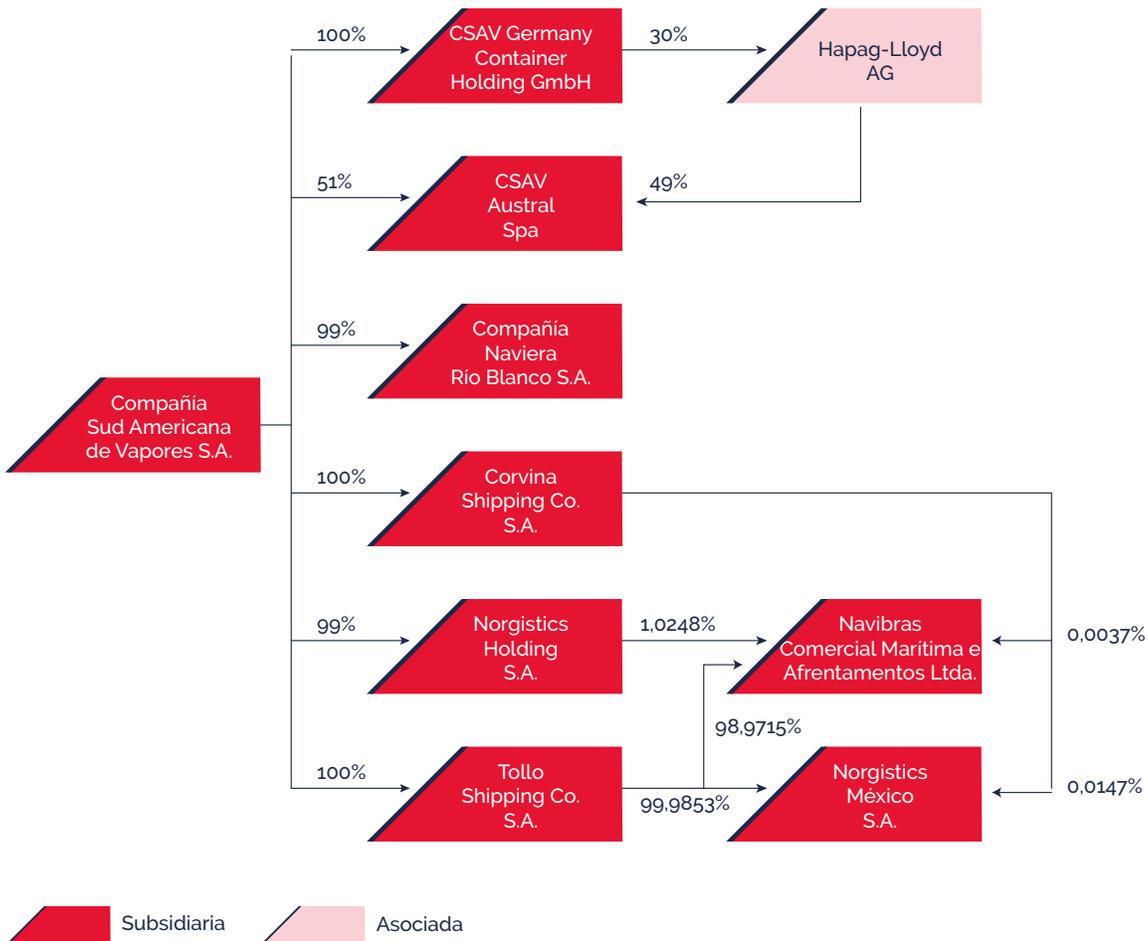
El Directorio y su secretario son los encargados de revisar aquellas situaciones observadas durante el año inmediatamente anterior, que, en materia de gobiernos corporativos, *compliance*, libre competencia, gestión de recursos humanos, sostenibilidad, gestión de riesgos, criterios contables, modificaciones a normativas esenciales de sociedades anónimas y mercado de valores, ejercicio de funciones y deberes de los directores y operaciones entre partes relacionadas, entre otros, consideren puedan ser de interés para los directores y que requieran profundización.

Durante el ejercicio 2020, conforme al Procedimiento de Capacitación del Directorio, este se capacitó en gestión de riesgos y el nuevo *compliance* adoptado por la Compañía luego del cierre de la operación del Negocio *Car Carrier*.





E estructura societaria





Información sobre asociada y subsidiarias

ASOCIADA

Identificación de la sociedad	Razón social	Hapag-Lloyd AG ("Hapag-Lloyd AG")
	Naturaleza jurídica	Sociedad Anónima Abierta
	Jurisdicción	Alemania
	Capital suscrito y pagado	EUR 175.760.293
	Participación CSAV S.A.	30,0%
Consejo supervisor y gerente general	Presidente	Michael Behrendt
	Consejeros	Klaus Schroeter
		Oscar Hasbún Martínez (gerente general de CSAV)
		Felix Albrecht
		Turqi Alnowaiser
		H.E. Sheikn Ali Bin Jassim Al-Thani
		Nicola Gehrt
		Karl Gernandt
		Annabell Kröger
		Arnold Lipinski
		Sabine Nieswand
		Dr. Isabella Niklas
		Francisco Pérez Mackenna (presidente del Directorio de CSAV)
		Maya Schwiengershausen-Güth
Svea Stawars		
Uwe Zimmermann		
Gerente general	Rolf Habben Jansen	
Objeto social	Participar en el comercio marítimo a través de servicios de línea, llevar a cabo operaciones logísticas, desarrollar el negocio naviero de intermediación de naves, de intermediación de fletes, de agenciamiento y bodegaje, y, si fuera aplicable, operar terminales, comprar y vender bienes inmuebles, desarrollarlos, mejorarlos y arrendarlos, proveer servicios de procesamiento de datos y todas las demás actividades comerciales relacionadas con lo anterior, a menos que requieran aprobación previa. La principal actividad es el transporte marítimo en contenedores en naves propias y arrendadas.	

SUBSIDIARIAS

Identificación de la sociedad	Razón social	CSAV Germany Container Holding GmbH
	Naturaleza jurídica	Sociedad de Responsabilidad Limitada
	Jurisdicción	Alemania
	Capital suscrito y pagado	US\$ 84.449,71
	Participación CSAV S.A.	100%
Administración	Administradores	Óscar Hasbún Martínez (gerente general de CSAV)
		Pablo Bauer Novoa
Objeto social	Tenencia y administración de participaciones en sociedades, especialmente en sociedades dedicadas al transporte de contenedores.	
Rel. comerciales / Actos y contratos	Crédito por EUR 1.620,3 millones más intereses devengados.	

Identificación de la sociedad	Razón social	CSAV Austral SpA
	Naturaleza jurídica	Sociedad por Acciones
	Jurisdicción	Chile
	Capital suscrito y pagado	US\$ 100.539.773,57
	Participación CSAV S.A.	51%
Directores y gerente general	Directores	Andrés Kulka Kuperman
		Rodolfo Díaz Gutiérrez
	Gerente general	Christian Seydewitz Munizaga
		Sergio Hurtado Olavarría
		Vivien Swett Brown
		Rene Scholem Appel
Gerente general	Christian Seydewitz Munizaga	
Objeto social	Explotar el transporte marítimo, terrestre y aéreo, y prestar servicios navieros de toda especie.	

Identificación de la sociedad	Razón social	Compañía Naviera Río Blanco S.A.
	Naturaleza jurídica	Sociedad Anónima
	Jurisdicción	Chile
	Capital suscrito y pagado	US\$ 3.550.000
	Participación CSAV S.A.	100% (directo e Indirecto)
Directores y gerente general	Directores	Óscar Hasbún Martínez (gerente general de CSAV)
		Roberto Larraín Sáenz (gerente de Administración y Finanzas de CSAV)
	Gerente general	María Cecilia Tapia Fredes (jefe de Contabilidad de CSAV)
Roberto Larraín Sáenz (gerente de Administración y Finanzas de CSAV)		
Objeto social	Agenciamiento naviero. Esta sociedad no realizó actividades comerciales durante el ejercicio.	



Identificación de la sociedad	Razón social	Navibras Comercial Marítima e Afretamentos Ltda. Em Liquidacao
	Naturaleza jurídica	Sociedad de Responsabilidad Limitada
	Jurisdicción	Brasil
	Capital suscrito y pagado	US\$ 1.259.652,22
	Participación CSAV S.A.	100% (indirecto)
Administración	Liquidador	María de Lourdes Vitoriano Locateli
Objeto social	La explotación como armador o naviero, o cualquier otro título, del comercio y transporte marítimo, en cualquiera de sus formas, dentro y fuera del país, especialmente la celebración de contratos de transporte marítimo, fletamentos y arriendo de naves; la adquisición de toda clase de embarcaciones destinadas al comercio marítimo; la prestación de servicios relacionados con el comercio y transporte marítimo. Esta sociedad no realizó actividades comerciales durante el ejercicio.	

Identificación de la sociedad	Razón social	Tollo Shipping Co. S.A.
	Naturaleza jurídica	Sociedad Anónima
	Jurisdicción	Panamá
	Capital suscrito y pagado	US\$ 383.677.650,79
	Participación CSAV S.A.	100%
Directores y gerente general	Presidente	Orelys Massiel Cedeño B.
	Directores	Óscar Hasbún Martínez (gerente general de CSAV)
		Roberto Larrain Sáenz (gerente de Administración y Finanzas de CSAV)
		Mirtha C. de Fernández
		María Cecilia Tapia Fredes (jefe de Contabilidad de CSAV)
Objeto social	a) Compra, venta, fletamento y administración en general de buques y operación de líneas de navegación en Panamá o cualquier parte del mundo. b) Operación de agencias marítimas y ejecución de operaciones marítimas en general en Panamá o en el extranjero. c) Compra, venta, trueque, arriendo y comercio de bienes muebles o inmuebles, mercaderías de cualquier clase y cualquier otra operación comercial o financiera, relacionada y dependiente del Objeto social, como también la participación en otras sociedades panameñas o extranjeras. d) Compra y comercio de acciones o cuotas de capital social y, en general, cualesquiera otras operaciones comerciales, marítimas, financieras, mobiliarias permitidas por las leyes de la República de Panamá, o que fueren permitidas en el futuro. Esta sociedad desarrolla actividades de Holding dentro del grupo CSAV.	

Identificación de la sociedad	Razón social	Corvina Shipping Co. S.A.
	Naturaleza jurídica	Sociedad Anónima
	Jurisdicción	Panamá
	Capital suscrito y pagado	US\$ 493.258.458,40
	Participación CSAV S.A.	100%
Directores y gerente general	Presidente	Orelys Massiel Cedeño B.
	Directores	Óscar Hasbún Martínez (gerente general de CSAV)
		Roberto Larrain Sáenz (gerente de Administración y Finanzas de CSAV)
		Mirtha C. de Fernández
	María Cecilia Tapia Fredes (jefe de Contabilidad de CSAV)	
Objeto social	<p>a) Compra, venta, fletamento y administración en general de buques y operación de líneas de navegación en Panamá o cualquier parte del mundo. b) Operación de agencias marítimas y ejecución de operaciones marítimas en general en Panamá o en el extranjero.</p> <p>c) Compra, venta, trueque, arriendo y comercio de bienes muebles o inmuebles, mercaderías de cualquier clase y cualquier otra operación comercial o financiera, relacionada y dependiente del Objeto social, como también la participación en otras sociedades panameñas o extranjeras. d) Compra y comercio de acciones o cuotas de capital social y, en general, cualesquiera otras operaciones comerciales, marítimas, financieras, mobiliarias permitidas por las leyes de la República de Panamá, o que fueren permitidas en el futuro. Esta sociedad desarrolla actividades de Holding dentro del grupo CSAV.</p>	

Identificación de la sociedad	Razón social	Norgistics Holding S.A.
	Naturaleza jurídica	Sociedad Anónima
	Jurisdicción	Chile
	Capital suscrito y pagado	US\$ 5.000.000,00
	Participación CSAV S.A.	100% (directo e indirecto)
Directores y gerente general	Presidente	Óscar Hasbún Martínez (gerente general de CSAV)
	Directores	Roberto Larrain Sáenz (gerente de Administración y Finanzas de CSAV)
		María Cecilia Tapia Fredes (jefe de Contabilidad de CSAV)
	Gerente general	Roberto Larrain Sáenz (gerente de Administración y Finanzas de CSAV)
Objeto social	<p>Inversión y participación en empresas chilenas o extranjeras que exploten la actividad de servicios logísticos, agente naviero o de servicios de transporte marítimo, aéreo, terrestre o multimodal.</p>	



Identificación de la sociedad	Razón social	Norgistics México S.A. De C.V.
	Naturaleza jurídica	Sociedad Anónima de Capital Variable
	Jurisdicción	México
	Capital suscrito y pagado	US\$ 3,406,252.00
	Participación CSAV S.A.	100% (indirecto)
Administración	Representante legal	Roberto Larrain Sáenz (gerente de Administración y Finanzas de CSAV)
Objeto social	Conducir actividades de NVOCC y Freight Forwarder, e intermediación en transporte terrestre. Intermediación de flete marítimo e intermodal.	





RESUMEN DE LA PROPIEDAD DE SUBSIDIARIAS

Empresas Emisoras	Empresas Inversionistas						Otros	Total
	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	CSAV Germany Container Holding GmbH	Hapag-Lloyd AG	Tollo Shipping Co. S.A.	Corvina Shipping Co. S.A.	Norgistics Holding S.A.		
CSAV Germany Container Holding GmbH	100.00%							100%
Hapag-Lloyd AG		30.00%					70.00%	100%
Tollo Shipping Co. S.A.	100.00%							100%
Corvina Shipping Co. S.A.	100.00%							100%
Compañía Naviera Rio Blanco S.A.	99.00%				1.00%			100%
Norgistics Holding S.A.	99.00%				1.00%			100%
CSAV Austral SpA	51.00%		49.00%					100%
Navibras Comercial Marítima e Afretamentos Ltda.				98.9715%	0.0037%	1.0248%		100%
Norgistics Mexico S.A.				99.9853%	0.0147%			100%



➤ PROPORCIÓN DE LA INVERSIÓN EN EL ACTIVO TOTAL DE LA MATRIZ O COLIGANTE

Empresas Emisoras	Empresas Inversionistas				
	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	CSAV Germany Container Holding GmbH	Tollo Shipping Co. S.A.	Corvina Shipping Co. S.A.	Norgistics Holding S.A.
CSAV Germany Container Holding GmbH	Alemania	24.03%			
Hapag-Lloyd AG	Alemania		100.00%		
Tollo Shipping Co. S.A.	Panamá	-24.87%			
Corvina Shipping Co. S.A.	Panamá	24.86%			
Norgistics (China) Ltd. [Shenzhen]	China				
Compañía Naviera Río Blanco S.A.	Chile	-0.07%		-0.003%	
Norgistics Holding S.A.	Chile	0.06%		0.002%	
CSAV Austral SpA	Chile	2.19%			
Navibras Comercial Marítima e Afretamentos Ltda.	Brasil		16.93%	0.00%	0.01%
Norgistics Mexico S.A.	México		-41.08%	0.00%	





Hechos relevantes

Durante 2020, CSAV comunicó a la Comisión para el Mercado Financiero y el mercado los siguientes asuntos en carácter de hecho esencial.

➤ 13 DE ENERO DE 2020. COMPRA DE ACCIONES EN HAPAG-LLOYD AG

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 9°, en el inciso segundo del Artículo 10° de la Ley N° 18.045, y en la Norma de Carácter General N° 30, debidamente facultado, informo a vuestra Comisión en representación de Compañía Sud Americana de Vapores SA ("CSAV" o la "Compañía"), en carácter de hecho esencial, lo siguiente:

1. Que en sesión extraordinaria de Directorio de CSAV celebrada hoy 13 de enero de 2020, el Directorio de la Compañía aprobó una compra de acciones en Hapag-Lloyd AG ("HLAG") por parte de la filial alemana 100% de propiedad de CSAV, CSAV Germany Container Holding GmbH ("CG Hold Co"). Producto de dicha adquisición de acciones, CSAV, vía CG Hold Co, alcanzará una participación de 52.728.038 acciones, equivalente a casi el 30% del total de acciones de HLAG.
2. En la misma sesión extraordinaria, el Directorio acordó anunciar que dentro de las próximas semanas se citará a una Junta Extraordinaria de Accionistas, a celebrarse en una fecha a determinar por el Directorio, con el objeto de someter a la consideración de los señores accionistas un aumento de capital por un monto de US\$350.000.000, que será destinado a ajustar el nivel endeudamiento de la Compañía.

La compra referida precedentemente implicará una inversión del orden de US\$330.000.000 y será financiada con deuda tomada por CSAV con su controlador, Quiñenco SA

Respecto del efecto financiero de esta operación, éste sólo podrá ser cuantificado razonablemente una vez realizado el proceso de asignación del precio de compra de las nuevas acciones (purchase price allocation o PPA en sus siglas en inglés), sin perjuicio del registro contable que CSAV deba realizar sobre su inversión en HLAG bajo el método de la participación, de acuerdo con la normativa contable.



➤ 17 DE ABRIL DE 2020. JUNTA ORDINARIA DE ACCIONISTAS, PARTICIPACIÓN Y VOTACIÓN REMOTAS

En cumplimiento de lo establecido en el Artículo 9 e inciso 2° del Artículo 10 de la Ley 18.045, y debidamente facultado para ello, cumplo con informar a vuestra Comisión en calidad de Hecho Esencial de Compañía Sud Americana de Vapores SA (la "Compañía"), lo siguiente:

1. Para el próximo viernes 24 de abril de 2020, está citada la Junta Ordinaria de Accionistas de la Compañía (la "Junta"). El primer y segundo aviso de citación fueron publicados en el "Diario Financiero" de Santiago y en "El Mercurio" de Valparaíso el jueves 9 de abril pasado y hoy viernes 17 de abril; y el aviso restante será publicado en los mismos diarios, el miércoles 22 de abril próximo;
2. Por su parte (i) es de público conocimiento que se está experimentando una pandemia del Coronavirus o Covid-19; (ii) ante ello, las autoridades del país han estado implementando medidas que han restringido sistemáticamente el desplazamiento de la población; y, en el actual marco de estado de excepción constitucional, resulta procedente que las juntas de accionistas sean efectuadas de modo remoto, con el objeto de evitar que las personas que asistan a las mismas se expongan a contagio; y (iii) en el referido contexto, vuestra Comisión ha emitido con fecha 18 de marzo de 2020 la Norma de Carácter N°435 y el Oficio Circular N°1141, que facilitan la participación remota de los accionistas en las juntas;
3. En vista de lo anterior, para llevar a cabo la Junta en forma remota, la Compañía ha contratado los servicios de DCV Registros SA --empresa que actualmente administra nuestro Registro de Accionistas-- como entidad acreditadora y administradora del sistema de votación electrónica remota a implementarse y que esa misma empresa provee. La plataforma de videoconferencia a utilizarse será implementada a través de nuestro Departamento de Tecnología de la Información (TI). Dichos medios garantizarán la identidad de los accionistas que participen en la Junta y cautelarán el principio de simultaneidad o secreto de las votaciones que se efectúen en la misma.



4. Se hace presente que --teniendo como antecedente que nuestra Compañía tiene más de 3.000 accionistas-- se anticipa, como en años anteriores, una alta convocatoria a la Junta, que entre accionistas y otros asistentes suma normalmente más de 50 personas;
5. Ante esta situación, en especial atención a las recomendaciones y medidas obligatorias del Ministerio de Salud y el Gobierno --entre las que destacan la prohibición de eventos públicos que involucren a más de 50 personas; y la cuarentena total en varias comunas en la Región Metropolitana, el Directorio, en Sesión celebrada el día de hoy, resolvió definir que la Junta se celebrará en forma exclusivamente remota, de manera que la implementación de los medios tecnológicos que se utilicen constituirán el mecanismo único para participar y votar en ella, con el objeto de evitar que las personas que asistan a la misma se expongan a contagio; y
6. Como ya se ha indicado en el aviso de citación, se hace presente que la Compañía, con la debida anticipación, subirá a su página web www.csav.com con el instructivo de rigor, que contendrá, entre otras cosas, el procedimiento en detalle para que los accionistas puedan conectarse, participar y votar en forma remota en la Junta.

➤ 24 DE ABRIL DE 2020. JUNTA ORDINARIA DE ACCIONISTAS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 9° e inciso segundo del artículo 10° de la Ley N°18.045 y en la Norma de Carácter General N°30, y debidamente facultado, cumpla con informar a esa Comisión los siguientes hechos esenciales de Compañía Sud Americana de Vapores SA ("CSAV"):

1. Elección de Directorio. En la Junta Ordinaria de Accionistas, celebrada con esta misma fecha, se procedió, entre otras cosas, a la elección del Directorio de CSAV por un nuevo período estatutario de tres años. El nuevo Directorio quedó compuesto por las siguientes personas:
 - Don Andrónico Luksic Craig;
 - Don Francisco Pérez Mackenna;
 - Don Alberto Alemán Zubieta;
 - Don Hernán Büchi Buc;
 - Don José De Gregorio Rebeco;
 - Don Arturo Claro Fernández; y
 - Don Christian Blomstrom Bjuvman (independiente).
2. Presidente y vicepresidente. En Sesión de Directorio celebrada a continuación de la Junta Ordinaria de Accionistas, fueron designados como presidente y vicepresidente del Directorio don Francisco Pérez Mackenna y don Andrónico Luksic Craig, respectivamente.

3. Comité de Directores. Asimismo, en la misma Sesión de Directorio y conforme lo dispone el artículo 50 bis de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas, se dejó constancia que don Christian Blomstrom Bjuvman integrará el Comité de Directores por derecho propio, como único director independiente, y que él designó a los directores señores Arturo Claro Fernández y José De Gregorio Rebeco, como los otros dos integrantes del Comité.

➤ 11 DE MAYO DE 2020. JUNTA EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS. PARTICIPACIÓN Y VOTACIÓN REMOTAS

En cumplimiento de lo establecido en el Artículo 9 e inciso 2° del Artículo 10 de la Ley 18.045, y debidamente facultado para ello, cumpla con informar a vuestra Comisión en calidad de Hecho Esencial de Compañía Sud Americana de Vapores SA ("CSAV" o la "Compañía"), siguiente:

1. Para el próximo martes 19 de mayo de 2020, está citada la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía ("la Junta"). El primer y segundo aviso de citación fueron publicados en el "Diario Financiero" de Santiago y en "El Mercurio" de Valparaíso el lunes 4 y el viernes 8 de mayo pasados; y el aviso faltante será publicado en los mismos diarios, el miércoles 13 de mayo próximo. Se anticipa, como en oportunidades anteriores, una alta convocatoria a la Junta, que entre accionistas y otros asistentes suma normalmente más de 50 personas;



2. En el contexto de la pandemia del Coronavirus, el actual marco de estado de excepción constitucional y la implementación por las autoridades del país de medidas que han restringido crecientemente el desplazamiento de la población, vuestra Comisión ha emitido con fecha 18 de marzo de 2020 la Norma de Carácter N°435 y el Oficio Circular N°1141, y con fecha 21 de abril de 2020 el Oficio Circular N°1149, que facilitan la participación remota de los accionistas en las juntas, con el objeto de evitar que las personas que asistan se expongan a contagio;
3. Ante esta situación, en especial atención a las recomendaciones y medidas obligatorias del Ministerio de Salud y el Gobierno --entre las que destacan la prohibición de eventos públicos que involucren a más de 50 personas; y la actual cuarentena total en la mayoría de las comunas en la Región Metropolitana--, el Directorio, en Sesión celebrada el día de hoy, resolvió definir que la Junta se celebrará en forma exclusivamente remota, de manera que la implementación de los medios tecnológicos que se utilicen constituirán el mecanismo único para participar y votar en ella, con el objeto de evitar que las personas que asistan a la misma se expongan a contagio;
4. Tras explorar las alternativas disponibles, el Directorio de la Sociedad ha resuelto (A) que el proceso de acreditación y enrolamiento de los accionistas que asistan a la Junta quedará a cargo de DCV Registros SA, empresa que actualmente administra nuestro Registro de Accionistas; (B) que la implementación de la plataforma de videoconferencia para participar en la Junta, así como del proceso de validación de identidad de los asistentes a través de dicha plataforma, será efectuada directamente por la Compañía; y (C) que el mecanismo de votación que se utilizará en la Junta será (i) aclamación o votación a viva voz o a mano alzada; o bien, de no contarse para ello con la aprobación de la unanimidad de los accionistas presentes en la Junta (ii) un sistema de votación electrónica que proveerá CSAV con el apoyo de DCV Registros SA. La implementación de estos medios para la celebración de la Junta, a juicio del Directorio, garantizará debidamente la identidad de los accionistas que participen en la Junta y cautelará el principio de simultaneidad o secreto de las votaciones a que se refiere la citada Norma de Carácter General N°435; y
5. Como ya se ha indicado en el aviso de citación, se hace presente que la Compañía, con la debida anticipación, subirá a su página web www.csav.com con el instructivo de rigor, que contendrá, entre otras cosas, el procedimiento en detalle para que los accionistas puedan acreditar su identidad y poder, conectarse, participar y votar en forma remota en la Junta.





Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019

Cifras expresadas en miles de dólares
estadounidenses (MUS\$)





Informe de los Auditores Independientes

Señores Accionistas y Directores de
Compañía Sud Americana de Vapores S.A. y Subsidiarias:

Informe sobre los estados financieros consolidados

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Compañía Sud Americana de Vapores S.A. y Subsidiarias, que comprenden los estados de situación financiera consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y los correspondientes estados consolidados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados, ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión de auditoría.

**Opinión**

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Compañía Sud Americana de Vapores S.A. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera.

Alejandro Cerda G.

KPMG SpA

Santiago, 19 de marzo de 2021

E

stados de Situación Financiera Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019

ACTIVOS	Notas	al 31 de diciembre de 2020 MUSS	al 31 de diciembre de 2019 MUSS
ACTIVOS CORRIENTES			
Efectivo y equivalentes al efectivo	7	81.668	53.619
Otros activos no financieros, corrientes	13	-	117
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	9	128	16.234
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	10	-	74
Inventarios	11	-	1.884
Activos por impuestos, corrientes	20	263	356
Grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	35	139	306
Total de activos corrientes		82.198	72.590
ACTIVOS NO CORRIENTES			
Otros activos financieros, no corrientes	8	63	63
Otros activos no financieros, no corrientes	13	1	1
Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	15	2.738.113	2.168.383
Plusvalía	17	-	17
Propiedades, planta y equipo	18	2.366	10.969
Propiedades de inversión	19	9.558	10.870
Activos por impuestos diferidos	21	203.733	254.487
Total de activos no corrientes		2.953.834	2.444.790
TOTAL DE ACTIVOS		3.036.032	2.517.380

Las notas adjuntas números 1 a 39, forman parte integral de los presentes Estados Financieros Consolidados.



PASIVOS Y PATRIMONIO	Notas	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
PASIVOS CORRIENTES			
Otros pasivos financieros, corrientes	22	64.901	53.911
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	23	1.389	11.132
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	10	-	30.301
Otras provisiones, corrientes	24	1.894	6.085
Pasivos por Impuestos, corrientes	20	4	947
Provisiones por beneficios a los empleados, corrientes	26	204	1.528
Otros pasivos no financieros, corrientes	25	66.643	3.997
Grupo de pasivos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	35	175	81
Total de pasivos corrientes		135.210	107.982
PASIVOS NO CORRIENTES			
Otros pasivos financieros, no corrientes	22	165.093	173.696
Otras provisiones, no corrientes	24	7.524	11.000
Pasivo por impuestos diferidos	21	5.273	502
Otros pasivos no financieros, no corrientes	25	-	13
Total de pasivos no corrientes		177.890	185.211
TOTAL DE PASIVOS		313.100	293.193
PATRIMONIO			
Capital emitido	28	2.612.620	3.493.510
Ganancias (pérdidas) acumuladas	28	155.502	(1.228.876)
Otras reservas	28	(45.190)	(40.447)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		2.722.932	2.224.187
PATRIMONIO TOTAL		2.722.932	2.224.187
TOTAL DE PASIVOS Y PATRIMONIO		3.036.032	2.517.380

Las notas adjuntas números 1 a 39, forman parte integral de los presentes Estados Financieros Consolidados.

E

stados de Resultados Integrales Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019

ESTADOS DE RESULTADOS	Notas	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
		2020 MUSS	RE-EXPRESADO 2019 MUSS
GANANCIA (PÉRDIDA)			
Ingresos de actividades ordinarias	29	-	-
Costo de ventas	29	-	-
Ganancia bruta		-	-
Otros ingresos, por función	30	708	1.098
Gasto de administración	29	(10.638)	(10.188)
Otras ganancias (pérdidas)	30	305	1.317
Ganancias (pérdidas) de actividades operacionales		(9.625)	(7.773)
Ingresos financieros	31	271	592
Costos financieros	31	(23.206)	(10.159)
Participación en las ganancias (pérdidas) de asociadas y negocios conjuntos que se contabilicen utilizando el método de la participación	15	312.309	147.812
Diferencias de cambio	32	(1.452)	(22)
Ganancia (Pérdida), antes de impuestos		278.297	130.450
Utilidad (gasto) por impuesto a las ganancias, operaciones continuadas	21	(55.532)	(150)
Ganancia (Pérdida) procedente de operaciones continuadas		222.765	130.300
Ganancia (Pérdida) procedente de operaciones descontinuadas	35	(620)	(5.684)
Ganancia (Pérdida) del período		222.145	124.616
GANANCIA (PÉRDIDA) ATRIBUIBLE A:			
Ganancia (pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		222.145	124.616
Ganancia (pérdida) atribuible a participaciones no controladoras		-	-
GANANCIA (PÉRDIDA)		222.145	124.616
GANANCIA POR ACCIÓN BÁSICA			
Ganancia (Pérdida) por Acción básica en operaciones continuadas	34	0,0054	0,0035
Ganancia (Pérdida) por Acción básica en operaciones descontinuadas	34	(0,0000)	(0,0001)
Ganancia (Pérdida) por Acción básica	34	0,0054	0,0034

Las notas adjuntas números 1 a 39, forman parte integral de los presentes Estados Financieros Consolidados.



ESTADO DEL RESULTADO INTEGRAL	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Ganancia (Pérdida)	222.145	124.616
COMPONENTES DE OTRO RESULTADO INTEGRAL, ANTES DE IMPUESTOS:		
Diferencias de cambio por conversión		
Ganancias (pérdidas) por diferencias de cambio de conversión, antes de impuestos	11.444	(2.077)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión	11.444	(2.077)
COBERTURAS DEL FLUJO DE EFECTIVO		
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	2.860	(3.969)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo	2.860	(3.969)
Ganancias (pérdidas) actuariales por planes de beneficios definidos, antes de impuestos	(18.483)	(17.696)
Otro resultado integral, antes de impuestos	(4.179)	(23.742)
LAS GANANCIAS RELACIONADO CON COMPONENTES DE OTRO RESULTADO INTEGRAL:		
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral	-	(204)
Total de Impuesto a las ganancias relacionado con componentes de otro resultado integral	-	(204)
Otro resultado integral del período	(4.179)	(23.946)
Resultado integral total del período	217.966	100.670
RESULTADO INTEGRAL ATRIBUIBLE A:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	217.966	100.670
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras	-	-
Resultado integral total del período	217.966	100.670

Las notas adjuntas números 1 a 39, forman parte integral de los presentes Estados Financieros Consolidados.

E

stados de Cambios en el Patrimonio Consolidados

Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2020 y 2019

Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2020									
Otras Reservas									
	Capital emitido MUS\$	Prima de Emisión MUS\$	Reservas por diferencias de cambio de conversión MUS\$	Reservas de coberturas de flujo de caja MUS\$	Reservas de ganancias y pérdidas por planes de beneficios definidos MUS\$	Otras reservas varias MUS\$	Total Otras reservas MUS\$	Ganancias (pérdidas) acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Saldo inicial periodo actual (01 de enero de 2020)	3.366.056	127.454	(13.385)	(7.406)	(16.628)	(3.028)	(40.447)	(1.228.876)	2.224.187
CAMBIOS EN EL PATRIMONIO									
Ganancia (pérdida)	-	-	-	-	-	-	-	222.145	222.145
Otro resultado integral	-	-	11.444	2.860	(18.483)	-	(4.179)	-	(4.179)
Resultado integral	-	-	11.444	2.860	(18.483)	-	(4.179)	222.145	217.966
Emisión de patrimonio	254.152	94.962	-	-	-	-	-	-	349.114
Dividendos	-	-	-	-	-	-	-	(66.643)	(66.643)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	(1.102.550)	(127.454)	1	(18)	-	(547)	(564)	1.228.876	(1.692)
Total de cambios en patrimonio	(848.398)	(32.492)	11.445	2.842	(18.483)	(547)	(4.743)	1.384.378	498.745
SALDO FINAL PERÍODO ACTUAL (31 DE DICIEMBRE DE 2020)	2.517.658	94.962	(1.940)	(4.564)	(35.111)	(3.575)	(45.190)	155.502	2.722.932

Las notas adjuntas números 1 a 39, forman parte integral de los presentes Estados Financieros Consolidados.



Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2019									
Otras Reservas									
	Capital emitido MUS\$	Prima de Emisión MUS\$	Reservas por diferencias de cambio de conversión MUS\$	Reservas de coberturas de flujo de caja MUS\$	Reservas de ganancias y pérdidas por planes de beneficios definidos MUS\$	Otras reservas varias MUS\$	Total Otras reservas MUS\$	Ganancias (pérdidas) acumuladas MUS\$	Patrimonio total MUS\$
Saldo inicial período anterior (01 de enero de 2019)	3.366.056	127.454	(11.308)	(3.233)	1.068	3.579	(9.894)	(1.353.413)	2.130.203
CAMBIOS EN EL PATRIMONIO									
Ganancia (pérdida)	-	-	-	-	-	-	-	124.616	124.616
Otro resultado integral	-	-	(2.077)	(4.173)	(17.696)	-	(23.946)	-	(23.946)
Resultado integral	-	-	(2.077)	(4.173)	(17.696)	-	(23.946)	124.616	100.670
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios	-	-	-	-	-	(6.607)	(6.607)	(79)	(6.686)
Total cambios en patrimonio	-	-	(2.077)	(4.173)	(17.696)	-	(30.553)	124.537	93.984
SALDO FINAL PERÍODO ANTERIOR (31 DE DICIEMBRE DE 2019)	3.366.056	127.454	(13.385)	(7.406)	(16.628)	(3.028)	(40.447)	(1.228.876)	2.224.187

Las notas adjuntas números 1 a 39, forman parte integral de los presentes Estados Financieros Consolidados.

E

stados de Flujos de Efectivo Consolidados

Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2020 y 2019

Estado de Flujos de Efectivo	Notas	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
		2020 MUS\$	2019 MUS\$
FLUJOS DE EFECTIVO PROCEDENTES DE (UTILIZADOS EN) ACTIVIDADES DE OPERACIÓN			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		24.925	91.326
Otros cobros por actividades de operación		756	1.082
Clases de pagos por actividades de operación			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(26.175)	(59.443)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(5.381)	(5.536)
Otros pagos por actividades de operación		(68)	(56)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) operaciones		(5.943)	27.373
Impuestos a las ganancias pagados (reembolsados)		(1.335)	(19)
Otras entradas (salidas) de efectivo		-	6
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(7.278)	27.360
FLUJOS DE EFECTIVO PROCEDENTES DE (UTILIZADOS EN) ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
Otros pagos para adquirir participaciones en negocios conjuntos	15	(329.080)	(120.339)
Otros cobros por la venta de participaciones en negocios conjuntos		4	-
Importes procedentes de ventas de propiedades, planta y equipo		1.659	2.176
Compras de propiedades, planta y equipo	18	(1)	(16)
Intereses recibidos		269	592
Dividendos recibidos		65.816	8.043
Flujos de efectivo netos (utilizados en) actividades de inversión		(261.333)	(109.544)

Las notas adjuntas números 1 a 39, forman parte integral de los presentes Estados Financieros Consolidados.



FLUJOS DE EFECTIVO PROCEDENTES DE (UTILIZADOS EN) ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
Importes procedentes de la emisión de acciones		349.075	-
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		55.000	99.801
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		-	34.554
Préstamos de entidades relacionadas		300.000	60.000
Pagos de préstamos		(45.000)	(10.000)
Pagos de pasivos por arrendamiento financiero	22	(7.871)	(32.571)
Pagos de préstamos entidades relacionadas		(330.000)	(30.000)
Intereses pagados		(21.701)	(9.234)
Otras entradas (salidas) de efectivo		(1.439)	(1.078)
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de financiación		298.064	111.472
Incremento (disminución) en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		29.453	29.288
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(1.404)	(8)
Incremento de efectivo y equivalentes al efectivo		28.049	29.280
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	7	53.619	24.339
Incremento de efectivo y equivalentes al efectivo		28.049	29.280
Disminución de efectivo y equivalentes al efectivo por operaciones descontinuadas			
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	7	81.668	53.619

Las notas adjuntas números 1 a 39, forman parte integral de los presentes Estados Financieros Consolidados.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 1 INFORMACIÓN GENERAL

Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (en adelante "CSAV" o "la Compañía"), RUT 90.160.000-7, es una sociedad anónima abierta, inscrita en el registro de valores de la Comisión para el Mercado Financiero de Chile (ex Superintendencia de Valores y Seguros, en adelante "CMF") bajo el número 76, que se encuentra sujeta a su fiscalización. La Compañía se encuentra domiciliada en Hendaya N°60 piso 14, comuna de Las Condes, ciudad de Santiago, Chile y cotiza sus acciones desde 1893 en la Bolsa de Comercio de Santiago y Bolsa Electrónica de Chile.

La Compañía fue fundada en Valparaíso en el año 1872 y su negocio principal es el transporte marítimo de carga, principalmente de contenedores, pero también de automóviles y carga rodante. El negocio de transporte de automóviles es desarrollado por la Compañía de forma directa, mientras que el negocio portacontenedores es operado íntegramente por la sociedad Hapag-Lloyd AG y sus filiales (en adelante "HLAG"), con sede en Hamburgo, Alemania, sobre la cual CSAV posee al 31 de diciembre de 2020 un 30,00% de propiedad, siendo uno de los principales accionistas. Adicionalmente, la Compañía ha constituido un pacto de control en HLAG junto a otros dos accionistas, con quienes reúne en conjunto aproximadamente un 73,63% de la propiedad de esta empresa alemana.

Hapag-Lloyd AG es una de las mayores cinco navieras portacontenedores del mundo, presente en todos los tráficos globales principales, y con ventas anuales consolidadas en 2020 de más de US\$14,6 mil millones de dólares. Para CSAV, su inversión en HLAG representa un negocio conjunto que se presenta en estos Estados Financieros Consolidados bajo el método de la participación.

CSAV es controlada por el Grupo Quiñenco, a través de las siguientes sociedades:

Sociedad	Porcentaje de propiedad	N° de acciones
Quiñenco S.A.	20,52%	10.529.697.447
Inversiones Río Bravo S.A.	34,03%	17.466.172.965
Inmobiliaria Norte Verde S.A.	7,21%	3.699.104.665
Total Grupo Quiñenco	61,76%	31.694.975.077

El personal total de la Compañía y sus subsidiarias, al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, alcanza a 15 y 42 trabajadores respectivamente. El número promedio de empleados de CSAV y subsidiarias (en adelante "Grupo CSAV") durante el ejercicio desde 1 de enero al 31 de diciembre de 2020 alcanzó a 32 trabajadores, principalmente radicados en las oficinas de CSAV en Chile.



.....

NOTA 2 BASES DE PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos Estados Financieros Consolidados.

(A) DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD

Los presentes Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 y los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2019, han sido preparados de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (en adelante "NIIF") o IFRS por sus siglas en inglés, y a las Normas Internacionales de Contabilidad (en adelante "NIC") o IAS por sus siglas en inglés, emitidas por el International Accounting Standards Board (en adelante "IASB").

Los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020, presentados en este informe, han sido aprobados por el Directorio de la Compañía con fecha 19 de marzo de 2021.

En la preparación de los presentes Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020, la Administración ha utilizado su mejor saber y entender con relación a las normas e interpretaciones que son aplicadas y a los hechos y circunstancias actuales.

(B) BASES DE PREPARACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

Los presentes Estados Financieros Consolidados han sido preparados sobre la base de las NIIF, considerando en gran medida el principio de costo histórico, con excepción de las partidas que se reconocen a valor razonable, como es el caso de instrumentos derivados. El importe en libros de los activos y pasivos, cubiertos con las operaciones que califican para la contabilidad de cobertura, se ajustan para reflejar los cambios en el valor razonable en relación con los riesgos cubiertos.

Los presentes Estados Financieros Consolidados se encuentran expresados en dólares estadounidenses (USD), que es la moneda funcional del Grupo CSAV y también la moneda funcional del negocio conjunto HLAG. Las cifras presentadas en este informe han sido redondeadas a miles de dólares estadounidenses (MUS\$).

En la preparación de los presentes Estados Financieros Consolidados se han utilizado las políticas contables definidas por CSAV y adoptadas por todas las subsidiarias incluidas en la consolidación, considerando ciertas estimaciones contables críticas para cuantificar algunos activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Las áreas que involucran un mayor grado de juicio o complejidad, o áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativos para los Estados Financieros Consolidados se describen a continuación:

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

1. La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
2. Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por beneficios al personal.
3. La vida útil de los activos fijos e intangibles.
4. Los criterios empleados en la valoración de determinados activos (como son los instrumentos derivados, los activos por impuestos diferidos, entre otros).
5. La probabilidad de ocurrencia y valuación de ciertos pasivos y contingencias (provisiones).

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados. En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva, reconociendo los efectos de dicha modificación en los estados financieros de los periodos venideros.

A partir del último trimestre de 2017, el Directorio y la Administración de CSAV decidieron discontinuar su unidad de negocios de freight forwarder y servicios logísticos, operada por las filiales Norgistics (en adelante Norgistics), ante la imposibilidad de ésta de obtener un volumen de negocios suficiente para hacer rentable su operación y desarrollarla dentro del contexto de negocios de CSAV. Lo anterior, buscando mantener el adecuado foco estratégico en sus negocios principales, como también asegurando obtener el mayor valor para CSAV y sus accionistas.

Asimismo, con fecha 23 de enero de 2020 CSAV anunció el cierre ordenado de su Negocio de Transporte Marítimo de Vehículos. La decisión fue tomada por CSAV en el contexto de focalizar todos sus esfuerzos económicos y de administración en la gestión y desarrollo de su principal activo, que corresponde a su participación en la naviera alemana Hapag-Lloyd AG, empresa de la cual CSAV es uno de los principales accionistas, además de miembro de su pacto controlador junto a la ciudad de Hamburgo y Kühne Maritime. Como referencia, el Negocio de Transporte Marítimo de Vehículos ha representado históricamente menos del 1% del total de activos de CSAV.

Considerando que al 31 de diciembre de 2020, existe un plan definido para la disposición de la unidad de negocios antes mencionada, que ya ha sido aprobado por la administración superior de CSAV y se encuentra actualmente en su etapa final de implementación, se ha decidido presentar el total de activos y de pasivos asociados a las actividades de servicios logísticos y los servicios de transporte de vehículos como "mantenidos para la venta" en el Estado de Situación Financiera Consolidado (dentro del rubro "Grupo de activos/pasivos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta"), acorde a las disposiciones de la NIIF N°5, bajo el concepto de operaciones discontinuadas. Junto con lo anterior, el Estado de Resultados Consolidados, como también las notas respectivas contenidas en los presentes Estados Financieros Consolidados, han sido expresados de manera consistente con los cambios en la clasificación de activos y pasivos, y con las demás disposiciones de la NIIF N°5.



En la nota 35 del presente informe (Operaciones Descontinuadas) se presenta el detalle de los activos y pasivos separados de la unidad de negocios de Norgistics y los servicios de transporte de vehículos, así como también el detalle de los resultados de las operaciones descontinuadas y de los flujos de efectivo asociados a éstas, separados por flujos de operación, inversión y financiamiento. Mediante lo anterior, se logra obtener una mayor claridad en el análisis del desempeño y la posición financiera de las operaciones continuadas de CSAV y una mejor comparabilidad con la información financiera de periodos anteriores.

(C) NUEVOS PRONUNCIAMIENTOS CONTABLES

(c.1) Existen Normas y modificaciones a Normas e Interpretaciones que son de aplicación obligatoria por primera vez a partir de los periodos iniciados al 1 de enero de 2020, y que han sido aplicadas en la elaboración de los presentes Estados Financieros Consolidados:

Nueva NIIF y CINIIF

- NIIF 17 Contratos de Seguro

Modificaciones a las NIIF

- Modificaciones a las referencias al Marco Conceptual para la Información Financiera.
- Definición de un Negocio (Modificaciones a la NIIF 3).
- Definición de Material o con Importancia Relativa (Modificaciones a la NIC 1 y a la NIC 8).
- Reforma de la Tasa de Interés de Referencia (Modificaciones a las NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7).
- Vigencia de la exención temporal de la aplicación de la NIIF 9 (Modificaciones a la NIIF 4).

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(c.2) Las siguientes nuevas Normas, Enmiendas e interpretaciones han sido emitidas pero su fecha de aplicación aún no está vigente:

Nuevas NIIF	Fecha de aplicación obligatoria
NIIF 17 Contratos de Seguro	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2023. Esta fecha incluye la exención de las aseguradoras con respecto a la aplicación de la NIIF 9 para permitirles implementar la NIIF 9 y la NIIF 17 al mismo tiempo. Se permite adopción anticipada para entidades que aplican la NIIF 9 y la NIIF 15 en o antes de esa fecha.
Modificaciones a las NIIF	
Contratos Onerosos – Costos de Cumplimiento de un Contrato (Modificaciones a la NIC 37)	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2022 a contratos existentes en la fecha de la aplicación. Se permite adopción anticipada
Mejoras anuales a las Normas NIIF 2018-2020	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2022. Se permite adopción anticipada
Propiedad, Planta y Equipos – Ingresos antes del uso previsto (Modificaciones a la NIC 16)	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2022. Se permite adopción anticipada
Clasificación de Pasivos como Corrientes o No Corrientes (Modificaciones a la NIC 1)	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2023. Se permite adopción anticipada.
Venta o Aportaciones de Activos entre un Inversor y su Asociada o Negocio Conjunto (Modificaciones a la NIIF 10 y NIC 28)	Fecha efectiva diferida indefinidamente.
Referencia al Marco Conceptual (Modificaciones a la NIIF 3)	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2022. Se permite adopción anticipada.
Reforma de la Tasa de Interés de Referencia (Modificaciones a las NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16)	Periodos anuales que comienzan en o después del 1 de enero de 2021. Se permite adopción anticipada.

La Administración no planea adoptar estas normas en forma anticipada y a la fecha no se ha estimado el potencial impacto que la adopción anticipada de estas modificaciones tendría en sus Estados Financieros Consolidados.



NOTA 3 RESUMEN DE POLÍTICAS CONTABLES

3.1 BASES DE CONSOLIDACIÓN

(a) Subsidiarias

Subsidiarias son todas las entidades sobre las que CSAV tiene control.

El control se logra cuando la Compañía está expuesta, o tiene los derechos a los rendimientos variables procedentes de su implicación en la sociedad participada y tiene la capacidad de influir en esos rendimientos a través de su poder sobre ésta. Específicamente, la Compañía controla una participada si y sólo si se cumple todo lo siguiente:

- (i) se tiene poder sobre la participada (es decir, cuando existen derechos que le dan la capacidad de dirigir las actividades relevantes de la sociedad participada);
- (ii) la Compañía posee exposición o derecho a rendimientos variables procedentes de su implicación en la participada;
- (iii) tiene la capacidad de utilizar su poder sobre la participada para influir en el importe de los rendimientos del inversor.

Cuando la Compañía tiene menos que la mayoría de los derechos a voto de una sociedad participada, igualmente tiene el poder sobre ésta cuando estos derechos a voto son suficientes para darle en la práctica la capacidad de dirigir las actividades relevantes de la sociedad participada unilateralmente. La Compañía considera todos los hechos y circunstancias para evaluar si los derechos a voto en una participada son suficientes para darle el poder, incluyendo:

- (a) el número de los derechos de voto que mantiene el inversor en relación con el número y dispersión de los que mantienen otros tenedores de voto; (b) los derechos de voto potenciales mantenidos por el inversor, otros tenedores de voto u otras partes; (c) derechos que surgen de otros acuerdos contractuales; y (d) cualesquiera hechos y circunstancias adicionales que indiquen que el inversor tiene, o no tiene, la capacidad presente de dirigir unilateralmente las actividades relevantes en el momento en que esas decisiones necesiten tomarse.

La Compañía reevaluará si tiene o no control en una participada si los hechos y circunstancias indican que ha habido cambios en uno o más de los tres elementos de control mencionados anteriormente. La consolidación de una subsidiaria comenzará desde la fecha en que el inversor obtenga el control de la participada cesando cuando pierda el control sobre ésta.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Para contabilizar la adquisición de subsidiarias por parte del Grupo CSAV se utiliza el método de adquisición, por el cual el costo de adquisición es el valor razonable de los activos entregados, de los instrumentos de patrimonio emitidos y de los pasivos incurridos o asumidos en la fecha de intercambio.

El exceso del costo de adquisición sobre el valor razonable de la participación del Grupo en los activos netos identificables adquiridos, se reconoce como plusvalía comprada. Si el costo de adquisición es menor que el valor razonable de los activos netos de la subsidiaria adquirida, se reconsiderará la identificación y medición de los activos, pasivos y pasivos contingentes identificables en ésta, así como la medición del costo de la adquisición; la diferencia, que continúe existiendo, se reconoce directamente en resultados.

Las sociedades subsidiarias se consolidan mediante la integración línea a línea de todos sus activos, pasivos, ingresos, gastos y flujos de efectivo.

Las participaciones no controladoras de las sociedades subsidiarias son incluidas en el patrimonio total del Grupo CSAV.

En el proceso de consolidación se eliminan las transacciones intercompañías, los saldos y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades del Grupo CSAV. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por el Grupo CSAV, se modifican las políticas contables de las subsidiarias.

(b) Asociadas

Asociadas son todas las entidades sobre las que el Grupo CSAV ejerce influencia significativa pero no tiene control, lo que generalmente significa una participación de entre un 20% y un 50% de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de la participación e inicialmente se reconocen a su costo de adquisición, para lo que debe realizarse un análisis de asignación del valor de los activos, comúnmente conocido como PPA por sus siglas en inglés (*Purchase Price Allocation*). Las inversiones del Grupo CSAV en asociadas incluyen la plusvalía comprada, identificada en la adquisición, neto de cualquier pérdida acumulada por deterioro identificado en dicha inversión.

Las adquisiciones de acciones adicionales en una asociada, que no cambian la influencia significativa sobre la inversión, el Grupo CSAV las registra al costo de adquisición, considerando el total de las compras efectuadas en forma continua durante un periodo determinado dentro de un ejercicio, realizando un único informe de asignación del precio de compra (PPA) para dichas compras.



Las ventas de acciones en forma parcial o total de una asociada, se registran rebajando el valor libro de la inversión, asignando las acciones vendidas a los PPA más antiguos, para posteriormente ajustar la amortización del PPA en proporción de las acciones vendidas.

La participación del Grupo CSAV en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de sus asociadas se reconoce en resultados, y su participación en los movimientos de reservas patrimoniales, incluidos los otros resultados integrales, posteriores a la adquisición se reconoce en otras reservas. Los movimientos posteriores a la adquisición acumulados, se registran contra el importe en libros de la inversión. Cuando la participación del Grupo CSAV en las pérdidas de una asociada es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta por cobrar no asegurada, la Compañía no reconoce pérdidas adicionales, a no ser que haya incurrido en obligaciones que exceden el capital invertido.

(c) Negocios Conjuntos

Los negocios conjuntos son aquellas entidades en las que el Grupo CSAV ejerce control de sus actividades mediante acuerdos contractuales con otros accionistas y que requieren principalmente del consentimiento unánime de las partes que comparten el control.

Las inversiones en negocios conjuntos se reconocen según el método de la participación y se registran inicialmente al costo de adquisición, para lo que debe realizarse un análisis de asignación del valor de los activos, comúnmente conocido como PPA por sus siglas en inglés (*Purchase Price Allocation*). Esta metodología debe aplicarse de igual manera para cualquier adquisición adicional de participación sobre un negocio conjunto, desarrollando un informe de PPA separado a la fecha de la respectiva transacción, así como un control separado de los efectos en resultados producto de la amortización de sus ajustes de valor razonable. El costo de la inversión en negocios conjuntos incluye, de ser directamente relacionados, los costos de transacción.

La participación de la Compañía en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de sus negocios conjuntos se reconoce en resultados, y su participación en los movimientos de reservas patrimoniales, incluidos los otros resultados integrales, posteriores a la adquisición se reconoce en otras reservas. Los movimientos posteriores a la adquisición acumulados, se registran contra el importe en libros de la inversión. Cuando la participación del Grupo CSAV en las pérdidas de un negocio conjunto es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta por cobrar no asegurada, la Compañía no reconoce pérdidas adicionales, a no ser que haya incurrido en obligaciones que exceden el capital invertido.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

3.2 ENTIDADES INCLUIDAS EN LA CONSOLIDACIÓN

Los presentes Estados Financieros Consolidados incluyen los activos, pasivos, resultados y flujos de efectivo de CSAV y sus subsidiarias en su conjunto, las cuales se detallan en el cuadro adjunto. En el proceso de consolidación, se han eliminado todas las transacciones significativas efectuadas entre las empresas del Grupo, así como sus saldos relacionados.

RUT	Nombre Sociedad	País	Moneda	Porcentaje de participación al 31 de diciembre					
				2020			2019		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
Extranjera	CSAV Germany Container Holding GmbH	Alemania	USD	100,00%	-	100,00%	100,00%	-	100,00%
Extranjera	Tollo Shipping Co. S.A. y Subsidiarias	Panamá	USD	100,00%	-	100,00%	100,00%	-	100,00%
Extranjera	Norgistics México S.A. de C.V.	México	USD	-	100,00%	100,00%	-	100,00%	100,00%
Extranjera	Navibras Comercial Marítima e Afretamientos Ltda.	Brasil	USD	-	100,00%	100,00%	-	100,00%	100,00%
Extranjera	Corvina Shipping Co. S.A.	Panamá	USD	100,00%	-	100,00%	100,00%	-	100,00%
96.838.050-7	Compañía Naviera Rio Blanco S.A.	Chile	USD	99,00%	1,00%	100,00%	99,00%	1,00%	100,00%
76.028.729-6	Norgistics Holding S.A.	Chile	USD	99,00%	1,00%	100,00%	99,00%	1,00%	100,00%
Extranjera	Norgistics (China) Ltd. [Shenzhen]	China	RMB	0,00%	-	00,00%	100,00%	-	100,00%



3.3 INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTO OPERATIVO

Un segmento operativo se define como un componente del negocio de la entidad sobre el cual se tiene información financiera separada, la que es evaluada regularmente por la alta administración de la Compañía.

La información por segmento se presenta de manera consistente con los principales giros de negocio de CSAV, y se separa en los siguientes segmentos: (i) transporte marítimo de contenedores y (ii) otros servicios de transporte.

3.4 TRANSACCIONES EN MONEDA EXTRANJERA

(a) Moneda de Presentación y Moneda Funcional

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades del Grupo CSAV se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). Los Estados Financieros Consolidados se presentan en dólares estadounidenses que es la moneda funcional y de presentación del Grupo CSAV.

(b) Transacciones y Saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional de CSAV utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en resultados.

Las diferencias de conversión sobre partidas no monetarias, tales como instrumentos de patrimonio mantenidos a valor razonable con cambios en resultados, se presentan como parte de la ganancia o pérdida en el valor razonable. Las diferencias de conversión sobre partidas no monetarias, tales como instrumentos de patrimonio clasificados como activos financieros disponibles para la venta, se incluyen en el patrimonio neto en la reserva de revaluación.

(c) Conversión a Moneda de Presentación para Entidades del Grupo CSAV

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo CSAV (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria) que tienen una moneda funcional diferente de la moneda de presentación se convierten a la moneda de presentación como sigue:

- (i) Los activos y pasivos de cada balance presentado se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del balance.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

- (ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio promedio, a menos que este promedio no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos de cambios existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones.
- (iii) Los flujos de efectivo se convertirán de acuerdo a lo definido en el punto (ii) anterior.
- (iv) Todas las diferencias de conversión resultantes se reconocen como un componente separado del patrimonio neto, denominado diferencias de conversión del rubro de otras reservas patrimoniales.

En la consolidación, las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras o nacionales con moneda funcional diferente a la del Grupo CSAV y de otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan a los otros resultados integrales. Cuando se vende o dispone de la inversión, esas diferencias de cambio se reconocen en resultados, como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición.

Los ajustes a la plusvalía comprada y al valor razonable que surgen en la adquisición de una entidad extranjera se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del ejercicio o período según corresponda.

3.5 PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPOS

Los bienes de propiedad, planta y equipos son medidos al costo de adquisición, menos su depreciación acumulada y pérdidas por deterioro de valor. Adicionalmente, el costo de adquisición debe incluir gastos financieros que sean atribuibles a la adquisición, y se registrarán hasta la puesta en funcionamiento de dicho activo.

Posterior al reconocimiento inicial los bienes de propiedad, planta y equipo se continúan midiendo al costo de adquisición, menos su depreciación acumulada y pérdidas por deterioro de valor.

Los costos posteriores se incluyen en el valor del activo o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que sus beneficios económicos futuros vayan a fluir a la Compañía y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente, mientras el resto de reparaciones y mantenciones se cargan en el resultado del ejercicio en el que se incurran.

Cuando partes significativas de un bien de propiedades, planta y equipo posean vidas útiles distintas entre sí, éstas serán registradas como elementos separados.



La depreciación se reconoce en cuentas de resultados, en base al método de depreciación lineal según la vida útil estimada de cada componente de un ítem de propiedad, planta y equipo, contada desde la fecha en que el activo se encuentre disponible para su uso.

Las vidas útiles estimadas para los activos es la siguiente:

Edificios	40 a 100 años
Maquinarias y equipos operacionales	5 a 14 años
Instalaciones y mejoras en propiedades	Período de arrendamiento
Muebles y útiles	3 a 10 años
Equipos computacionales	2 a 3 años

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en cada cierre de los Estados Financieros Consolidados.

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de activo fijo, se calculan comparando los ingresos obtenidos con el valor en libros y se incluyen netas en el estado de resultados.

Cuando se tienen propiedades (terrenos o edificios) para obtener rentas y/o plusvalías, y no para el uso en la producción de servicios o fines administrativos, éstas se presentan como propiedades de inversión (acorde a la sección 3.6 siguiente). Los bienes de propiedad, planta y equipo que no tienen un uso operativo ni de inversión son enajenados para recuperar su valor residual.

Los contratos de arriendo se registran en propiedad, planta y equipos mediante el reconocimiento de un activo por el derecho de uso de los bienes sujetos a contratos de arrendamiento operacional. Estos activos por derecho de uso se deprecian linealmente de acuerdo a la duración de los contratos.

3.6 PROPIEDADES DE INVERSIÓN

Propiedades de inversión son aquellas propiedades (terrenos o edificios, considerados en parte o en su totalidad) que la Compañía mantiene, siendo propietaria o bajo arrendamiento financiero, de forma de obtener rentas, plusvalías o ambas, en lugar de para su uso en la producción o suministro de bienes o servicios, para fines administrativos o para su venta en el curso ordinario de las operaciones.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Las propiedades de inversión se reconocen como activos sólo cuando: (i) sea probable que los beneficios económicos futuros que estén asociados con tales propiedades de inversión fluyan hacia la Compañía; y (ii) el costo de las propiedades de inversión pueda ser medido de forma fiable.

Las propiedades de inversión dentro del Grupo CSAV son medidas al costo de adquisición, menos su depreciación acumulada y pérdidas por deterioro de valor. Adicionalmente, el costo de adquisición debe incluir gastos financieros que sean directamente atribuibles a la adquisición, y se registrarán como tales hasta la puesta en funcionamiento definitiva de dicho activo.

La simple reclasificación de terrenos o edificios desde propiedades, planta y equipos a propiedades de inversión, no generará resultado alguno para la Compañía al estar ambos conceptos valorizados al costo histórico y, por ende, será registrada al mismo saldo al que estaban reconocidas dichas propiedades en el rubro original.

Las pérdidas y ganancias por la venta de propiedades de inversión, se calculan comparando los ingresos obtenidos por la venta contra el valor en libros, y se incluyen netas en el Estado de Resultados Consolidados.

3.7 ACTIVOS INTANGIBLES

Sólo se reconoce contablemente aquellos activos intangibles cuyos costos se puedan estimar de manera razonablemente objetiva y de los que se estime probable obtener beneficios económicos en el futuro. Dichos activos intangibles se reconocerán inicialmente por su costo de adquisición o desarrollo, y se valorizarán a su costo menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado, para aquellos intangibles que tengan vida útil definida.

Para los activos intangibles con vida útil definida, la amortización se reconoce en cuentas de resultados, en base al método de amortización lineal según su vida útil estimada, contada desde la fecha en que el activo se encuentre disponible para su uso u otro método que represente de mejor forma su uso o desgaste. Los intangibles con vida útil indefinida y la plusvalía no se amortizan, pero se efectúa sobre ellos un análisis de deterioro anual.

Las clases de intangibles mantenidos por el Grupo CSAV y su período de amortización, se resumen a continuación:

Clase	Rango Mínimo	Rango Máximo
Plusvalía adquirida	Indefinido	
Costo de desarrollo informático	2 años	4 años
Programas informáticos	2 años	4 años



(a) Programas Informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para su uso. Estos activos intangibles se amortizan durante sus vidas útiles estimadas.

(b) Patentes, Marcas Registradas y Otros Derechos

Estos activos se presentan a costo histórico. La explotación de dichos derechos no tiene una vida útil definida, por lo cual no estarán afectos a amortización. Sin embargo, la vida útil indefinida es objeto de revisión periódica, para determinar si dicha consideración sigue siendo aplicable.

3.8 PLUSVALÍA

La plusvalía representa el mayor costo de adquisición sobre el valor de la participación del Grupo CSAV en los activos netos y los pasivos adquiridos de la subsidiaria, asociada o negocio conjunto, medidos a la fecha de adquisición. La plusvalía adquirida se presenta de forma separada en el estado de situación financiera y se somete a pruebas de deterioro de valor anualmente, valorándose a su costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro. La plusvalía relacionada con adquisiciones de asociadas y negocios conjuntos se incluye en el valor de la inversión, y se somete a pruebas por deterioro de valor en conjunto. Las ganancias y pérdidas asociadas a la venta de una inversión incluyen como costo, el importe en libros de la plusvalía adquirida relacionada con la inversión vendida.

La plusvalía comprada se asigna a las unidades generadoras de efectivo para efectos de realizar pruebas de deterioro. La asignación se realiza en aquellas unidades generadoras de efectivo que se espera vayan a beneficiarse de la combinación de negocios o adquisición en la que surgió dicha plusvalía adquirida.

La plusvalía negativa proveniente de la adquisición de una inversión o combinación de negocios, se registra conforme a lo descrito en Nota 3.1 a).

3.9 COSTOS POR INTERESES

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo calificado, esto es, aquel activo que requiere un periodo de tiempo sustancial antes de estar listo para su uso, se capitaliza durante el periodo de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se registran en resultados como costos financieros.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

3.10 PÉRDIDAS POR DETERIORO DE VALOR DE LOS ACTIVOS NO FINANCIEROS

Los activos que tienen una vida útil indefinida, por ejemplo, la plusvalía y los activos intangibles de vida útil indefinida, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro del valor.

Los activos no sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros podría no ser recuperable. De ser así, se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable.

El importe recuperable es el mayor valor entre: (i) el valor razonable de un activo o unidad generadora de efectivo (UGE) menos los costos necesarios para su venta; o (ii) su valor en uso. Para determinar el valor en uso, se descuentan los flujos futuros que se estimen para el activo o UGE, a su valor presente usando una tasa de descuento antes de impuestos que refleja las evaluaciones actuales del mercado sobre el costo del dinero y los riesgos específicos que apliquen al activo o al negocio.

Para efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos o UGE se agrupan al nivel del segmento operativo, según lo indicado en la Nota 6 de los presentes Estados Financieros Consolidados.

Los activos no financieros, distintos de la plusvalía comprada, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones a cada fecha de balance por si se hubiesen producido reversos de dicha pérdida, en cuyo caso dicho reverso nunca podrá ser superior al monto originalmente deteriorado.

El deterioro de la plusvalía comprada no se reversa.

3.11 ACTIVOS FINANCIEROS

(a) Reconocimiento y medición inicial

En el reconocimiento inicial, un activo financiero se clasifica como medido a: costo amortizado, a valor razonable con cambios en otro resultado integral o a valor razonable con cambios en resultados.

Los activos financieros no se reclasifican después de su reconocimiento inicial, excepto si la Compañía cambia su modelo de negocio por uno para gestionar los activos financieros, en cuyo caso todos los activos financieros afectados son reclasificados el primer día del primer período sobre el que se informa posterior al cambio en el modelo de negocio.



Un activo financiero deberá medirse al costo amortizado si se cumplen las dos condiciones siguientes y no está medido a valor razonable con cambios en resultados:

- el activo financiero se conserva dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros para obtener flujos de efectivo contractuales; y
- las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

Una inversión en deuda deberá medirse al valor razonable con cambios en otro resultado integral si se cumplen las dos condiciones siguientes y no está medido a valor razonable con cambios en resultados:

- el activo financiero se conserva dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo se logra tanto obteniendo los flujos de efectivo contractuales como vendiendo los activos financieros; y
- las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

La Compañía realiza una evaluación del objetivo del modelo de negocio en el que se mantiene un activo financiero a nivel de cartera ya que este es el que mejor refleja la manera en que se gestiona el negocio y en que se entrega la información a la gerencia. La información considerada incluye:

- las políticas y los objetivos señalados para la cartera y la operación de esas políticas en la práctica. Estas incluyen si la estrategia de la gerencia se enfoca en cobrar ingresos por intereses contractuales, mantener un perfil de rendimiento de interés concreto o coordinar la duración de los activos financieros con la de los pasivos que dichos activos están financiando o las salidas de efectivo esperadas o realizar flujos de efectivo mediante la venta de los activos;
- cómo se evalúa el rendimiento de la cartera y cómo este se informa al personal clave de la gerencia de la Compañía;
- los riesgos que afectan al rendimiento del modelo de negocio (y los activos financieros mantenidos en el modelo de negocio) y, en concreto, la forma en que se gestionan dichos riesgos;
- cómo se retribuye a los gestores del negocio (por ejemplo, si la compensación se basa en el valor razonable de los activos gestionados o sobre los flujos de efectivo contractuales obtenidos); y
- la frecuencia, el valor y el calendario de las ventas en periodos anteriores, las razones de esas ventas y las expectativas sobre la actividad de ventas futuras.

Las transferencias de activos financieros a terceros en transacciones que no califican para la baja en cuentas no se consideran ventas para este propósito, de acuerdo con el reconocimiento continuo de la Compañía de los activos.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Los activos financieros que son mantenidos para negociación o son gestionados y cuyo rendimiento es evaluado sobre una base de valor razonable son medidos al valor razonable con cambios en resultados.

Evaluación de si los flujos de efectivo contractuales son solo pagos del principal y los intereses

Para propósitos de esta evaluación, el 'principal' se define como el valor razonable del activo financiero en el momento del reconocimiento inicial. El 'interés' se define como la contraprestación por el valor temporal del dinero por el riesgo crediticio asociado con el importe principal pendiente durante un periodo de tiempo concreto y por otros riesgos y costos de préstamo básicos (por ejemplo, el riesgo de liquidez y los costos administrativos), así como también un margen de utilidad.

Al evaluar si los flujos de efectivo contractuales son solo pagos del principal y los intereses, la Compañía considera los términos contractuales del instrumento. Esto incluye evaluar si un activo financiero contiene una condición contractual que pudiera cambiar el calendario o importe de los flujos de efectivo contractuales de manera que no cumpliría esta condición. Al hacer esta evaluación, la Compañía considera:

- hechos contingentes que cambiarían el importe o el calendario de los flujos de efectivo;
- términos que podrían ajustar la razón del cupón contractual, incluyendo características de tasa variable;
- características de pago anticipado y prórroga; y
- términos que limitan el derecho de la Compañía a los flujos de efectivo procedentes de activos específicos (por ejemplo, características sin recurso).

Una característica de pago anticipado es consistente con el criterio de únicamente pago del principal y los intereses si el monto del pago anticipado representa sustancialmente los montos no pagados del principal e intereses sobre el monto principal, que puede incluir compensaciones adicionales razonables para la cancelación anticipada del contrato. Adicionalmente, en el caso de un activo financiero adquirido con un descuento o prima de su monto nominal contractual, una característica que permite o requiere el pago anticipado de un importe que representa sustancialmente el monto nominal contractual más los intereses contractuales devengados (pero no pagados) (que también pueden incluir una compensación adicional razonable por término anticipado) se trata como consistente con este criterio si el valor razonable de la característica de pago anticipado es insignificante en el reconocimiento inicial.

Estos activos se miden posteriormente al costo amortizado usando el método del interés efectivo. El costo amortizado se reduce por las pérdidas por deterioro. El ingreso por intereses, las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera y el deterioro se reconocen en resultados. Cualquier ganancia o pérdida en la baja en cuentas se reconoce en resultados.



(b) Baja de instrumentos financieros

En general, se dan de baja activos financieros cuando vencen o se han cedido los derechos contractuales de recibir flujos de efectivo o cuando la entidad ha transferido substancialmente todos los riesgos y retornos por su posesión. Por otra parte, los pasivos financieros se dan de baja cuando se hayan extinguido, es decir, cuando la obligación especificada en el contrato se haya pagado, cancelado o expirado o cuando se esté legalmente liberado de la responsabilidad por el acreedor.

(c) Reconocimiento y medición posterior

Los instrumentos financieros se clasifican según lo señalado en la nota 3.11.a) en Costo amortizado, a valor razonable con cambios en otros resultados integrales o a valor razonable con cambios en resultados.

(i) Costo amortizado

Los instrumentos financieros a costo amortizado se contabilizan por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva. El costo amortizado se reduce por pérdidas por deterioro. Los ingresos y gastos financieros, las ganancias y pérdidas cambiarias y el deterioro se reconocen en resultados. Cualquier ganancia o pérdida en baja en cuentas se reconoce en utilidad o pérdida de periodo.

(ii) A valor razonable con cambios en otros resultados integrales

Los instrumentos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales se miden posteriormente a valor razonable. Los ingresos por intereses son calculados utilizando el método de interés efectivo y se reconocen en resultados. Otras ganancias y pérdidas netas se reconocen en el patrimonio.

(iii) A valor razonable con cambios en resultados

Los instrumentos financieros a valor razonable con cambios en resultados se miden posteriormente a valor razonable. Las ganancias o pérdidas netas, incluyendo cualquier ingreso por intereses o dividendos, se reconocen en utilidad o pérdida del periodo.

(d) Deterioro de activos financieros

La Compañía reconoce correcciones de valor para pérdidas crediticias esperadas por los activos financieros medidos al costo amortizado. La Compañía mide las correcciones de valor por un monto igual a las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida del activo.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Las correcciones de valor por cuentas por cobrar comerciales siempre se miden por un monto igual al de las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida de estas.

Al determinar si el riesgo crediticio de un activo financiero ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial al estimar las pérdidas crediticias esperadas, la Compañía considera la información razonable y sustentable que sea relevante y esté disponible sin costos o esfuerzos indebidos. Esta incluye información y análisis cuantitativos y cualitativos, basada en la experiencia histórica de la Compañía y una evaluación crediticia informada incluida aquella referida al futuro.

Las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida son las pérdidas crediticias que resultan de todos los posibles sucesos de incumplimiento durante la vida esperada de un instrumento financiero.

Un activo financiero que no esté registrado al valor razonable con cambios en resultados es evaluado en cada fecha de balance para determinar si existe evidencia objetiva de deterioro. Un activo financiero está deteriorado si existe evidencia objetiva que ha ocurrido un evento de pérdida después del reconocimiento inicial del activo, y que ese evento de pérdida haya tenido un efecto negativo en los flujos de efectivo futuros del activo que puede estimarse de manera fiable.

La evidencia objetiva de que los activos financieros están deteriorados puede incluir, entre otros, mora o incumplimiento por parte de un deudor, reestructuración de un monto adeudado a la Compañía en términos que la Compañía no consideraría en otras circunstancias, indicios de que un deudor o emisor se declarará en quiebra, desaparición de un mercado activo para un instrumento.

Además, para una inversión en un instrumento de patrimonio, una disminución significativa o prolongada de las partidas en su valor razonable por debajo del costo, representa evidencia objetiva de deterioro.

Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica el modelo simplificado permitido por NIIF 9, que requiere que las pérdidas esperadas sobre la vida del instrumento se reconozcan desde el registro inicial de las cuentas por cobrar.

Todas las partidas por cobrar individualmente significativas son evaluadas por deterioro específico. Las partidas por cobrar que no son individualmente significativas son evaluadas por deterioro colectivo agrupando las partidas con características de riesgo similares.

Al evaluar el deterioro colectivo la Compañía usa las tendencias históricas de probabilidades de incumplimiento, la oportunidad de las recuperaciones y el monto de la pérdida incurrida, ajustados por los juicios de la Administración relacionados con si las condiciones económicas y crediticias actuales hacen probable que las pérdidas reales sean mayores o menores que las sugeridas por las tendencias históricas.



3.12 DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

Las cuentas comerciales por cobrar se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su costo amortizado, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor, determinadas por el modelo de pérdidas crediticias esperadas según lo requerido por NIIF 9.

La recuperación posterior de importes provisionados como incobrables con anterioridad se reconoce como un crédito a la cuenta de costos de venta en el Estado de Resultados Consolidados.

3.13 EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

El efectivo y equivalentes al efectivo incluye el efectivo en caja y bancos, los depósitos a plazo en entidades de crédito, otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menor, y los sobregiros bancarios. En el estado de situación financiera, los sobregiros bancarios se clasifican como recursos ajenos en el pasivo corriente.

3.14 ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

Las cuentas por pagar a proveedores se reconocen inicialmente a su valor razonable y posteriormente, de ser aplicable, se valoran por su costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

3.15 PRÉSTAMOS QUE DEVENGAN INTERESES Y OTROS PASIVOS FINANCIEROS

Los préstamos, obligaciones con el público y pasivos financieros de naturaleza similar se reconocen inicialmente a su valor razonable, neto de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, se valorizan a su costo amortizado y cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de la tasa de interés efectiva.

3.16 CAPITAL EMITIDO

Las acciones suscritas y pagadas de la Compañía se clasifican dentro del patrimonio, bajo el concepto de capital emitido.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos, de los ingresos obtenidos en la colocación. Mientras los accionistas de la Compañía no hayan aprobado la deducción de dichos costos contra el capital emitido, se muestran dentro de las otras reservas patrimoniales.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

3.17 INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS Y ACTIVIDADES DE COBERTURA

Los instrumentos financieros derivados para cubrir la exposición al riesgo en la compra de moneda extranjera, la compra de combustible y en la tasa de interés son reconocidos inicialmente a su valor razonable.

Posterior al reconocimiento inicial, los instrumentos financieros derivados son medidos de forma periódica al valor razonable, y sus cambios son registrados como se describe a continuación:

(i) Coberturas Contables

El Grupo CSAV documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Compañía también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

Los instrumentos financieros derivados, que cumplan con los criterios de la contabilidad de coberturas, se reconocerán inicialmente por su valor razonable, más (menos) los costos de transacción que son directamente atribuibles a la contratación o emisión de los mismos según corresponda.

Los cambios en el valor razonable de estos instrumentos serán reconocidos directamente en el patrimonio, en la medida que la cobertura sea efectiva. Cuando no lo sea, los cambios en el valor razonable serán reconocidos en resultados.

Si el instrumento ya no cumple con los criterios de la contabilidad de cobertura, esta cobertura será descontinuada de forma prospectiva. Las ganancias o pérdidas acumuladas reconocidas anteriormente en el patrimonio permanecerán hasta que ocurran las transacciones proyectadas.

(ii) Coberturas Económicas

Los instrumentos financieros derivados, que no cumplen con los criterios de la contabilidad de coberturas se clasifican y valorizan como activos o pasivos financieros al valor razonable con cambios en resultados.

El valor razonable de los instrumentos derivados utilizados a efectos de cobertura se muestra en la Nota 12. Los movimientos en la reserva de cobertura dentro del Patrimonio se ven en la Nota 28. El valor razonable total de los derivados de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.



.....

3.18 INVENTARIOS

Las existencias se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método "first-in first-out" o FIFO e incluye el costo de la adquisición y otros costos incurridos en su traslado a su ubicación y condiciones de uso.

El valor neto de realización es el valor de venta estimado durante el curso normal del negocio, menos los costos de venta estimados.

3.19 IMPUESTO A LA RENTA E IMPUESTOS DIFERIDOS

El gasto por impuesto a la renta del período comprende el impuesto a la renta corriente y el impuesto diferido. El impuesto se reconoce directamente en resultados, excepto cuando se relacionan a partidas que se reconocen directamente en el patrimonio.

El cargo por impuesto a la renta corriente se calcula sobre la base de las leyes tributarias de cada país, vigentes a la fecha del estado de situación financiera.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo al estado de situación financiera, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases tributarias de los activos y pasivos, y sus importes en libros en los estados financieros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios, que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando tasas impositivas (y leyes) promulgadas o aprobadas a la fecha del estado de situación financiera y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo o pasivo por impuestos diferidos se realice.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los que efectivamente poder compensarlos.

El impuesto diferido se mide empleando la tasa fiscal que para el régimen tributario aplicable a CSAV asciende a un 27%.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

3.20 BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

(a) Indemnizaciones por cese de contrato

Los compromisos derivados de un plan formal detallado, ya sea para dar término al contrato de un trabajador antes de la edad normal de jubilación o para proveer beneficios por cese, se reconocen directamente en resultados.

(b) Beneficios a corto plazo e incentivos

El Grupo CSAV reconoce esta obligación en base no descontada, cuando está contractualmente obligada o cuando la práctica en el pasado ha creado una obligación implícita, siendo contabilizada en resultado a medida que se devenga.

3.21 PROVISIONES

El Grupo CSAV reconoce provisiones cuando se cumplen los siguientes requisitos:

- (a) se tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;
- (b) es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y
- (c) el importe puede ser estimado de forma fiable.

En el caso de un contrato de servicios que se considere oneroso, se reconocerá una provisión con cargo a los resultados del período, por el menor valor entre el costo de resolver el contrato y el costo neto de continuar con el mismo.

Se reconocen provisiones por reestructuración en la medida que el Grupo CSAV ha aprobado un plan formal y detallado para la reestructuración de una operación, y cuando dicha reestructuración ha sido comunicada internamente o bien ya ha comenzado.

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras, con excepción de lo mencionado en los párrafos precedentes sobre contratos onerosos.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera que sean necesarios para liquidar la obligación usando, de ser aplicable, una tasa de descuento que refleje las evaluaciones del mercado actual del costo del dinero y los riesgos específicos asociados a la obligación.



3.22 OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

En este rubro se incluyen los pasivos que en su origen no tienen una naturaleza financiera, y que no califican en otros rubros específicos del pasivo.

Para la Compañía, los pasivos más relevantes que se registran en este rubro son los asociados a ingresos de viajes de transporte marítimo que se encuentran en curso, es decir, que no han llegado aún a destino y, por ende, aún no se ha satisfecho la obligación de desempeño con el cliente a la fecha del Estado de Situación Financiera.

3.23 INGRESOS ORDINARIOS

La Compañía ha analizado y tomado en consideración todos los hechos y circunstancias relevantes al aplicar cada paso del modelo establecido por NIIF 15 a los contratos con sus clientes, identificando:

- i) un solo tipo de contrato,
- ii) una única obligación de desempeño,
- iii) un precio que depende si se trata de clientes con contratos o clientes spot, asignado a esta única obligación de desempeño,
- iv) una obligación de desempeño que se satisface cuando el recorrido del servicio de transporte llega a su término.

Lo anterior ocurre, por ejemplo, cuando un viaje de transporte marítimo termina su itinerario completo, en ese momento los clientes reciben y consumen simultáneamente los beneficios del servicio que la Compañía les presta. En el caso de subarriendo de naves u otros ingresos operativos, la obligación de desempeño se relaciona con la disponibilidad efectiva del activo arrendado o del servicio específico prestado.

3.24 OPERACIONES DESCONTINUADAS

El criterio de preparación de operaciones descontinuadas se presenta en Nota 2 b).

3.25 INGRESOS Y COSTOS FINANCIEROS

Los ingresos financieros son contabilizados de acuerdo a su tasa efectiva. Los costos financieros son presentados en resultados cuando estos se devengan, excepto aquellos incurridos para financiar la construcción o el desarrollo de activos calificados y que son capitalizados.

Los costos financieros son capitalizados desde la fecha en que se tiene conocimiento del activo a construir. El monto de los costos financieros capitalizados (antes de impuestos) para el ejercicio es determinado por la aplicación de la tasa de interés efectiva de los préstamos vigentes durante el período en que se capitalizaron gastos financieros a los activos calificados.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

3.26 ARRENDAMIENTOS

Los contratos de arriendo se registran en Propiedad, planta y equipos mediante el reconocimiento de 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. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación. En cuanto a los efectos en resultados, mensualmente se reconocerá la amortización del derecho de uso linealmente de acuerdo a la duración de los contratos, registrado dentro de PPE, junto con la correspondiente cuota de gasto financiero asociada a la actualización del pasivo por arrendamiento. En el caso de modificaciones al contrato de arrendamiento tales como valor del arrendamiento, plazo, índice de reajustabilidad, tasa de interés asociada, etc., el arrendatario reconocerá el monto de la nueva medición del pasivo por arrendamiento como un ajuste al activo por el derecho de uso.

La Compañía puede optar por no aplicar los requerimientos de NIIF 16 cuando se trate de arrendamientos a corto plazo y arrendamientos en los que el activo subyacente es de bajo valor, sin embargo, CSAV aplicará la norma tanto para los contratos de corto como de largo plazo.

3.27 DETERMINACIÓN DE VALORES RAZONABLES

Algunas de las políticas y revelaciones contables del Grupo CSAV requieren que se determine el valor razonable de ciertos activos financieros conforme a lo siguiente:

(a) Activos financieros

El valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados y los activos financieros a valor razonable con cambio en otros resultados integrales, se determinan a valor de mercado.

(b) Derivados

El valor razonable de los contratos de derivados se basa en cotizaciones de mercado.

3.28 GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCIÓN

La ganancia (pérdida) básica por acción se calcula como el cociente entre la ganancia (pérdida) neta del ejercicio y el número promedio ponderado por día de acciones en circulación durante el ejercicio.



.....

3.29 DISTRIBUCIÓN DE DIVIDENDOS

Mientras no exista un saldo positivo de utilidades líquidas distribuibles al cierre del período, esto es, considerando el saldo inicial junto con el resultado del período, la Compañía no distribuirá dividendos a los accionistas (Art. 78 Ley N° 18.046). Dicho cálculo se presenta en la Nota 28 f) de los presentes Estados Financieros Consolidados.

La distribución de dividendos a los accionistas de la Compañía se reconoce como un pasivo en las cuentas anuales consolidadas de CSAV en el período en que estos se devengan. La Compañía ha definido como política distribuir el 30% de las utilidades líquidas distribuibles.

3.30 MEDIO AMBIENTE

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

NOTA 4 CAMBIOS EN POLÍTICAS Y ESTIMACIONES CONTABLES

Los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 no presentan cambios en las políticas y estimaciones contables que puedan afectar la comparabilidad con relación al ejercicio anterior.

NOTA 5 GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

El negocio portacontenedores representa para CSAV, a través de su inversión en HLAG, el principal activo de la Compañía. Si bien, CSAV no se ve expuesta en forma directa como operador a los riesgos financieros de la industria portacontenedores, sí lo está indirectamente puesto que estos riesgos afectan directamente el valor de la inversión que CSAV mantiene en dicho negocio conjunto, como también el flujo de dividendos provenientes de HLAG y sus necesidades de capital, lo que puede implicar para CSAV la necesidad de suscribir nuevos aumentos de capital en dicho negocio conjunto, o en caso de no concurrir a éstos, una dilución de su participación con el consecuente efecto en el valor económico de su inversión y en los dividendos futuros provenientes de ésta.

Al 31 de diciembre de 2020, la inversión que mantiene CSAV en HLAG es equivalente al 90,19% del total de activos consolidados de la Compañía. HLAG es una compañía naviera global con sede en Alemania y una sociedad anónima (*Aktiengesellschaft*) abierta y listada en las bolsas de comercio de Frankfurt y Hamburgo, que se dedica al transporte de carga en contenedores y se encuentra presente en todos los tráficos globales principales. Es importante destacar que, si bien CSAV controla

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

conjuntamente con otros dos accionistas a HLAG, dicha empresa alemana tiene una Administración independiente que gestiona y controla sus riesgos en forma autónoma y de acuerdo a los estándares de una sociedad anónima abierta sujeta a la regulación vigente en Alemania y, por extensión, a la regulación aplicable en la Unión Europea.

Entendido lo anterior, los riesgos financieros a los que se encuentra expuesto CSAV se pueden clasificar en: (a) Riesgo del Negocio, (b) Riesgo de Crédito, (c) Riesgo de Liquidez y (d) Riesgo de Mercado. La Compañía busca minimizar el potencial efecto de dichos riesgos mediante el establecimiento de políticas internas de administración del riesgo financiero y a través del uso de coberturas y derivados financieros.

(A) RIESGO DEL NEGOCIO

Los principales riesgos de negocio a los que está expuesta CSAV son aquellos relacionados al equilibrio de oferta y demanda por transporte marítimo, a los riesgos asociados a sus principales mercados geográficos y al nivel de precios de los combustibles.

Para el negocio de transporte de contenedores, que es operado íntegramente por HLAG, la Administración de dicho negocio conjunto gestiona de manera autónoma los riesgos financieros asociados a las variables del negocio, considerando los instrumentos y herramientas que para ello ofrece la industria y el mercado financiero, bajo los estándares que aplican a una sociedad abierta y regulada en Alemania. Mayores detalles de la descripción y gestión de estos riesgos por parte de HLAG puede revisarse en Report Anual 2020, el cual incluye sus Estados Financieros Consolidados preparados bajo las NIIF (IFRS), y se encuentra publicado en su página web, en el siguiente enlace (en inglés): <https://www.hapag-loyd.com/en/ir/publications/financial-report.html>.

De igual manera a continuación, se presentan los principales riesgos asociados a la operación del negocio, enumerados previamente.

(i) Equilibrio de Oferta y Demanda

La demanda por transporte naviero está altamente correlacionada con el crecimiento del PIB mundial y el comercio. Por otra parte, la oferta de transporte naviero está determinada en función de la flota mundial de buques, la cual fluctúa producto de la entrega de nuevos barcos y el desguace de aquellos que están obsoletos o no son rentables de operar. Por lo tanto, el equilibrio en el negocio portacontenedores, operado y gestionado por HLAG, se ve directamente afectado por la evolución de ambas variables.

El desbalance entre oferta y demanda puede afectar de mayor o menor forma a los operadores navieros dependiendo del tipo de flota que operen (antigüedad de sus buques, consumo de combustible y versatilidad, entre otras características), del porcentaje de flota propia y del porcentaje y estructura de su flota arrendada (apalancamiento operacional), con respecto



a la industria. Una exposición significativa a una flota arrendada puede impactar negativamente los resultados y la posición financiera de los operadores cuando el costo de arriendo de las naves no fluctúa correlacionado con las variaciones en las tarifas de flete descontado el costo del combustible (tarifa ex-bunker), ya sea por desequilibrios del mercado o por la duración de los contratos de arriendo de naves a tarifas fijas.

A la vez, la duración y antigüedad de los contratos de arriendo pueden significar una limitación en la capacidad de las compañías navieras para ajustar su flota operada y modificar la velocidad de navegación de sus buques, de manera de poder reaccionar ante disminuciones bruscas en la demanda por transporte y ante iniciativas de racionalización y reducción de costos.

Cabe señalar, que HLAG se encuentra en constante evaluación de las condiciones del mercado para así identificar cualquier tipo de amenaza o riesgo extraordinario e implementar medidas correspondientes para puedan mitigar los posibles impactos negativos. Desde inicios 2020, debido a los problemas de salud derivados del esparcimiento del Coronavirus y la consecuente contracción en la demanda mundial, HLAG formó un Comité Central de Crisis que vela por la ejecución dos relevantes programas, el Plan de Continuidad Operacional, cuyo objetivo fue salvaguardar la seguridad y salud de los funcionarios manteniendo la operatividad de la compañía, y el Programa de Protección al Desempeño, con el objetivo mitigar los efectos económicos de la pandemia. A través estos programas se mantuvo más de 90% de los funcionarios de las oficinas trabajando desde sus casas, mientras que se implementaban transversalmente más de 1.700 medidas asociadas a ahorros de costos, reestructuración de servicios, revisión de inversiones y aumento de la liquidez de la compañía. Todo lo anterior, ha sido de gran relevancia para minimizar y controlar los riesgos del negocio.

(ii) Mercados Geográficos

En el transporte de contenedores, el negocio conjunto HLAG participa en todos los tráficos globales relevantes, distribuyendo sus operaciones en diversos mercados geográficos, atendiendo con sus servicios de línea en más de 125 países. Por esta diversificación geográfica la Compañía no está expuesta de forma especial a un grupo restringido de mercados, permitiendo compensar las posibles contingencias de mercado particulares a ciertos tráficos, pero estando expuesta a las variaciones globales. Aun teniendo una red global de servicios, HLAG posee una mayor exposición relativa, respecto al promedio de la industria, en los tráficos Transatlántico, América Latina y Oriente Medio, y una menor exposición relativa a los tráficos Transpacífico e Intra-Asia. Producto de la fusión entre HLAG y UASC, ocurrida en mayo de 2017, la exposición relativa de HLAG a los principales tráficos mundiales se volvió más balanceada, al incorporar la red de servicios de UASC y sus importantes volúmenes en los tráficos de Asia-Europa y Oriente Medio.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(iii) Precio del Combustible

Un importante componente en la estructura de costos de la industria de transporte es el costo de la energía, que para la industria naviera es el petróleo que consumen las naves en su navegación y operación (comúnmente denominado "bunker"). La Compañía utiliza en las naves que opera principalmente los combustibles denominados IFO 380, IFO 180 y MGO/LS.

A partir del 1 de enero 2020 comenzó a regir la nueva regulación impuesta por la Organización Marítima Internacional (IMO 2020), la que reduce de 3,5% a 0,5% los niveles de emisión de sulfuro de azufre emanado por las distintas embarcaciones, con el fin de mejorar la calidad del aire y proteger el medioambiente. En las áreas de control de emisiones (ECA), se mantendrá el estándar actual de 0,1% de contenido de azufre.

En los servicios de transporte, una parte relevante de las ventas de flete marítimo se realizan a través de contratos, estando generalmente un porcentaje de las tarifas sujeto a recargos (ajustes de precio) en función de la variación del costo del combustible, conocidos como *Bunker Adjustment Factor* (en adelante "BAF"). Además, HLAG implementó el *Marine Fuel Recovery* (MFR), mecanismo de recuperación de los costos incrementales que significará el uso de combustible más refinado, el que será determinado por TEU.

Con el fin de reducir el impacto de una posible volatilidad al alza para aquellas ventas y contratos no sujetos a cláusulas de ajuste de precios de combustible, o que se realizan a una tarifa fija, o bien para aquella porción de las ventas que teniendo esta cláusula su cobertura sea limitada, se contratan derivados de combustible sobre los volúmenes que se encuentran descubiertos, aunque el uso de esta herramienta es más acotada.

(B) RIESGO DE CRÉDITO

El riesgo de crédito se deriva de (i) la exposición comercial del Grupo CSAV a las pérdidas potenciales producidas principalmente por incumplimiento de las obligaciones de los clientes, agencias de terceros y de aquellos operadores navieros con los cuales se han suscrito acuerdos de arriendo de naves y/o venta de espacios, (ii) la exposición a riesgo de contraparte en el caso de los activos financieros mantenidos con bancos y (iii) la exposición a riesgo de contraparte en el caso de derivados mantenidos con bancos u otras instituciones.

(i) Cuentas por Cobrar

La Compañía mantiene una estricta política de crédito para la administración de su cartera de cuentas por cobrar. Esta política se basa en la determinación de líneas de crédito y plazos de pago determinados en base a un análisis individual de la solvencia, capacidad de pago, referencias generales, sus accionistas y la industria y mercado en el que están insertos, así como su comportamiento de pago histórico con la Compañía. Estas líneas de crédito se revisan con una frecuencia mínima de un año.



Además, existe una rigurosa política para provisionar como incobrable cualquier acreencia sobre la que se tenga información de riesgo material de crédito o bien acorde a la morosidad histórica de la cartera, aun cuando éstas puedan ser recuperables.

La exposición máxima por concepto de riesgo de crédito de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar que mantiene la Compañía, corresponde al monto total de dichas cuentas neto de su deterioro por incobrabilidad, según se detalla a continuación:

La exposición máxima por concepto de riesgo de crédito de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar que mantiene la Compañía, corresponde al monto total de dichas cuentas neto de su deterioro por incobrabilidad, según se detalla a continuación:

	Nota	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
		MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	9	-	12.244
Deterioro de deudores comerciales	9	-	(169)
Deudores comerciales neto		-	12.075
Otras cuentas por cobrar	9	253	4.159
Deterioro de otras cuentas por cobrar	9	(125)	-
Otras cuentas por cobrar neto	9	128	4.159
Total cuentas por cobrar neto		128	16.234

La Compañía constituye provisiones de deterioro de los deudores comerciales de acuerdo al modelo de deterioro de valor que se basa en pérdidas crediticias esperadas, el que considera también ciertas condiciones especiales como se define en el siguiente cuadro:

	Factor
Cobranza judicial, cheques protestados y otros relacionados	100%
Clientes y agencias con alto riesgo de deterioro financiero	100%
Análisis de casos particulares de deudores morosos	100%

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Durante el período, la provisión por deterioro de valor de las cuentas por cobrar ha experimentado el siguiente movimiento:

	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Saldo inicial	169	214
Incremento (disminución) de deterioro del ejercicio	125	(45)
Incremento (disminución) de deterioro operaciones discontinuadas	(33)	-
Transferencia a operaciones discontinuadas	(136)	-
Deterioro de deudores comerciales, saldo final (Nota 9)	125	169

Cabe destacar, que el riesgo descrito en esta sección se ha reducido casi completamente debido a las activas gestiones de cobranza realizadas tras el cierre definitivo del negocio de transporte de vehículos de CSAV.

(ii) Activos Financieros

La Compañía mantiene una política para la administración de sus activos financieros, que incluye depósitos a plazo y pactos de retro compra, y mantiene sus cuentas corrientes e inversiones en instituciones financieras con clasificación de riesgo de grado de inversión.

El monto en libros de dichos activos financieros representa la exposición máxima al riesgo de contraparte y se detalla como sigue:

	Nota	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Bancos	7	5.598	8.590
Depósitos a plazo	7	76.011	45.015
Totales		81.609	53.605

(iii) Posiciones de Coberturas

La Compañía dentro de su política de control de riesgos puede tomar posiciones de cobertura de tasas y tipo de cambio. Estas posiciones de cobertura son tomadas con instituciones financieras de reconocido prestigio en la industria, que cuenten con clasificación de riesgo de grado de inversión. Actualmente, no existen contratos de cobertura.



(C) RIESGO DE LIQUIDEZ

El riesgo de liquidez se refiere a la exposición de la Compañía a factores del negocio o de mercado que pueden afectar su capacidad de generación de resultados y flujos de caja, incluyendo el efecto que puedan tener las contingencias y requerimientos normativos asociados a la operación de sus negocios.

CSAV no tiene una exposición directa al negocio portacontenedores, como ha sido explicado en el desarrollo de esta nota, sino de forma indirecta como uno de los principales accionistas de HLAG, lo que ha limitado el riesgo de liquidez de la Compañía en dicho negocio principalmente a los flujos esperados de dividendos y/o aportes adicionales de capital que dicho negocio conjunto requiera.

Es importante notar que la Compañía mantiene ciertos financiamientos de largo plazo principalmente para financiar su inversión en HLAG y cuenta con suficiente liquidez para cubrir sus obligaciones.

Como referencia, al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tiene los siguientes vencimientos contractuales de pasivos financieros, incluyendo los pagos estimados capital e intereses:

al 31 de diciembre de 2020	Nota	Monto en libros MUS\$	Flujos de efectivo contractuales MUS\$	3 meses o menos MUS\$	3 - 12 meses MUS\$	1 - 2 años MUS\$	2 - 5 años MUS\$	Más de 5 años MUS\$
PASIVOS FINANCIEROS NO DERIVADOS								
Obligaciones con el público	22	(150.010)	(176.365)	-	(56.564)	(5.280)	(88.861)	(25.660)
Instrumento bancario sin garantía	22	(79.984)	(87.083)	(5.562)	(12.477)	(69.044)	-	-
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar, y por pagar a empresas relacionadas	10 y 23	(1.389)	(1.389)	(1.389)	-	-	-	-
Totales		(231.383)	(264.837)	(6.951)	(69.041)	(74.324)	(88.861)	(25.660)

Nota: No se espera que los flujos de efectivo incluidos en el análisis de vencimientos puedan ocurrir significativamente antes o de forma posterior a la fecha de vencimiento.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Como referencia, al 31 de diciembre de 2019 la Compañía tenía los siguientes vencimientos contractuales de pasivos financieros, incluyendo los pagos estimados de intereses:

al 31 de diciembre de 2019	Nota	Monto en libros MUS\$	Flujos de efectivo contractuales MUS\$	3 meses o menos MUS\$	3 – 12 meses MUS\$	1 – 2 años MUS\$	2 – 5 años MUS\$	Más de 5 años MUS\$
PASIVOS FINANCIEROS NO DERIVADOS								
Obligaciones con el público	22	(149.719)	(184.212)	-	(7.848)	(56.564)	(40.840)	(78.960)
Instrumento bancario sin garantía	22	(70.017)	(74.637)	(5.805)	(41.734)	(11.217)	(15.881)	-
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar, y por pagar a empresas relacionadas	10 y 23	(41.433)	(41.433)	(41.433)	-	-	-	-
Otros pasivos financieros	22	(7.871)	(7.871)	(7.871)				
Totales		(269.040)	(308.153)	(55.109)	(49.582)	(67.781)	(56.721)	(78.960)

Nota: No se espera que los flujos de efectivo incluidos en el análisis de vencimientos, puedan ocurrir significativamente antes o de forma posterior a la fecha de vencimiento.

(D) RIESGO DE MERCADO

El riesgo de mercado analizado en esta sección corresponde a la eventualidad que el valor de un activo o pasivo de la Compañía fluctúe de manera sostenida y permanente en el tiempo, como resultado de cambios en variables económicas claves para el negocio, tales como: (i) tasas de interés y (ii) tipos de cambio).

A objeto de mitigar cambios en dichas variables la Compañía, de ser necesario, puede hacer uso de coberturas financieras, cuya valorización a precios de mercado, de acuerdo con la política aplicable, se registra en los otros resultados integrales del patrimonio. La Nota 12 de los presentes Estados Financieros Consolidados, presenta las características de los derivados existentes, incluyendo su valor razonable.



(i) Exposición a cambios en la tasa de interés

Las variaciones de las tasas de interés impactan las obligaciones de la Compañía que se encuentran contratadas a tasa flotante.

Al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, la posición neta de los activos y pasivos de CSAV en instrumentos financieros que devenguen interés a tasa fija o variable, la siguiente:

		al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
	Nota	MUS\$	MUS\$
ACTIVOS FINANCIEROS A TASA FIJA:			
Depósitos a plazo	7	76.011	45.015
Saldos en bancos		36	5.533
Total activos financieros a tasa fija		76.047	50.548
Total activos financieros		76.047	50.548
PASIVOS FINANCIEROS A TASA FIJA:			
Obligaciones con público	22	(150.010)	(149.719)
Préstamos bancarios	22	(54.975)	-
Total pasivos financieros a tasa fija		(204.985)	(149.719)
PASIVOS FINANCIEROS A TASA VARIABLE:			
Préstamos bancarios	22	(25.009)	(70.017)
Préstamos con Empresas Relacionadas	10	-	(30.194)
Total pasivos financieros a tasa variable		(25.009)	(100.211)
Total pasivos financieros		(229.994)	(249.930)
Posición neta tasa fija		(128.938)	(99.171)
Posición neta tasa variable		(25.009)	(100.211)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

La Compañía no mantiene coberturas de tasa de interés en aquellos créditos a tasa variable Libor.

El potencial efecto de una variación de tasa de interés sobre los instrumentos financieros (activos y pasivos) a tasa variable que CSAV mantiene al 31 de diciembre de 2020 y que no están protegidos por coberturas, se muestra en la tabla siguiente. La variación considera: (i) un aumento de 1% en la tasa libor, a la cual se encuentran contratados los pasivos financieros a tasa variable, y (ii) un aumento del 1% en la tasa Libor, a la cual se invierten principalmente los excedentes de caja. El efecto combinado en los resultados de la Compañía para cada periodo sería el siguiente:

Efecto en Resultado	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUSS	2019 MUSS
Aumento de 100 puntos base de la tasa libor seis meses y Libor a 1 día	(223)	(296)

(ii) Variaciones del tipo de cambio

La Compañía tiene como moneda funcional el dólar estadounidense debido a que la mayor parte de sus ingresos y costos operacionales están denominados en dicha moneda, considerando también que es la moneda en la cual opera mayormente la industria del transporte naviero mundial, y es además la moneda funcional de HLAG. A pesar de lo anterior, la Compañía tiene a la vez ingresos y costos en otras monedas como pesos chilenos, euros, reales, yuanes, entre otras.

La mayoría de los activos y pasivos de CSAV están denominados en dólares estadounidenses. Sin embargo, existen ciertos activos y pasivos en otras monedas, los cuales se detallan en la Nota 33 de los presentes Estados Financieros Consolidados.

La Compañía no mantiene coberturas de tipo de cambio al 31 de diciembre de 2020 y gestiona el riesgo de variación de monedas convirtiendo periódicamente a dólares estadounidenses cualquier saldo en moneda local que exceda las necesidades de pago en dicha moneda.

La siguiente tabla muestra el riesgo máximo de exposición a variaciones de moneda extranjera sobre los activos y pasivos financieros de la Compañía al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, denominados en moneda distinta al dólar estadounidense:



al 31 de diciembre de 2020	Euro MUS\$	Real MUS\$	Peso/UF MUS\$	Yuan MUS\$	Otros MUS\$	Total MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	44	-	819	-	-	863
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar (corrientes y no corrientes)	-	-	128	-	-	128
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas (corrientes y no corrientes)	-	-	-	-	-	-
Activos por Impuestos	-	-	263	-	-	263
Cuentas comerciales por pagar y pasivos por impuesto (corrientes y no corrientes)	(137)	-	(1.114)	-	-	(1.251)
Cuentas por Pagar a entidades relacionadas (corrientes y no corrientes)	-	-	-	-	-	-
Exposición neta	(93)	-	96	-	-	3

al 31 de diciembre de 2019	Euro MUS\$	Real MUS\$	Peso/UF MUS\$	Yuan MUS\$	Otros MUS\$	Total MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	126	1	162	896	91	1.276
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar (corrientes y no corrientes)	19	155	202	-	11	387
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas (corrientes y no corrientes)	-	-	74	-	-	74
Activos por Impuestos	-	-	356	-	-	356
Cuentas comerciales por pagar y pasivos por impuesto (corrientes y no corrientes)	(384)	(163)	(2.838)	-	(65)	(3.450)
Cuentas por Pagar a entidades relacionadas (corrientes y no corrientes)	-	-	(78)	-	-	(78)
Exposición neta	(239)	(7)	(2.122)	896	37	(1.435)

El potencial efecto de una devaluación de 10% del dólar estadounidense frente a todas las otras monedas relevantes a las que la Compañía está expuesta al 31 de diciembre de 2020 tendría un efecto de aproximadamente MUS\$ 0,30 de pérdida en los resultados de la Compañía (MUS\$ 144 de utilidad al 31 de diciembre de 2019), manteniendo todas las demás variables constantes.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 6 INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS

Los segmentos operativos de la Compañía han sido determinados de acuerdo a la NIIF N°8, según las principales actividades de negocio que desarrolla el Grupo CSAV. El desempeño de dichos negocios es revisado de forma regular por la administración superior de la Compañía, usando información disponible regularmente, con el objeto de: (i) medir los rendimientos de cada negocio; (ii) evaluar sus riesgos; y (iii) asignar los recursos que cada negocio requiera.

En el proceso de determinar los segmentos operativos a reportar, ciertos segmentos han sido agrupados debido a que poseen características económicas, servicios y procesos similares, además de un marco regulatorio común, según lo estipulado en la misma NIIF N°8. La información que examina regularmente la administración superior de CSAV corresponde a los resultados e información de gestión de cada uno de los segmentos operativos, ya sean éstos operados directamente por CSAV o por sus filiales, asociadas y negocios conjuntos, nacionales o extranjeros.

Tanto los informes de gestión como los informes contables de la Compañía, aun cuando puedan tener diferentes clasificaciones y vistas, se determinan según las políticas descritas en la Nota 3 de los presentes Estados Financieros Consolidados. Debido a lo anterior, no se presentan diferencias a nivel de totales entre las mediciones de los resultados, los activos y los pasivos de cada segmento, respecto de los criterios contables aplicados para determinar los Estados Financieros Consolidados.

En consideración a lo expuesto en los párrafos precedentes, para el Grupo CSAV se ha definido que existe, al 31 de diciembre de 2020, dos segmentos operativos a reportar que se detallan a continuación:

- (i) **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).
- (ii) **Otros Servicios de Transporte:** corresponde a los servicios operados directamente por CSAV y sus subsidiarias. Los servicios de freight forwarder y operación logística desarrollados por Norgistics formaron parte de este segmento hasta diciembre de 2017 y los servicios de transporte de vehículos (Car Carrier) hasta enero de 2020, cuando fueron descontinuados, por lo que en adelante sus resultados se presentan bajo el concepto de operaciones descontinuadas (ver nota 35 de los presentes Estados Financieros Consolidados).

Es importante destacar que al 31 de diciembre de 2020 no existieron clientes que representa más del 10% de los ingresos consolidados de CSAV. Asimismo, para el ejercicio 2019 tampoco existieron clientes que cumplieren aquella condición.

A continuación, se presentan los resultados por segmento operativo por los doce meses terminado al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, estos incluyen la apertura del resultado del servicio operativo de transporte de vehículo descontinuados para mejor comparabilidad.



Estado de Resultado por Segmento Operativo	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2020			Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2019		
	Negocio Porta-contenedores MUS\$	Otros servicios de transporte MUS\$	Total MUS\$	Negocio Porta-contenedores MUS\$	Otros servicios de transporte MUS\$	Total MUS\$
Ingresos ordinarios	-	17.505	17.505	-	92.955	92.955
Costos de ventas	-	(17.035)	(17.035)	-	(93.878)	(93.878)
Margen bruto	-	470	470	-	(923)	(923)
Otros ingresos por función	-	708	708	-	1.098	1.098
Gastos de administración	(4.824)	(6.540)	(11.364)	(4.791)	(7.365)	(12.156)
Otras ganancias (pérdidas)	2	303	305	-	1.317	1.317
Ganancia (pérdida) de actividades operacionales	(4.822)	(5.059)	(9.881)	(4.791)	(5.873)	(10.664)
Ingresos financieros	7	264	271	37	555	592
Costos financieros	(23.206)	(60)	(23.266)	(10.159)	(746)	(10.905)
Participación en ganancia de asociadas	312.309	-	312.309	147.812	-	147.812
Diferencias de cambio	(1.793)	341	(1.452)	6	(29)	(23)
Ganancia (pérdida) antes de impuesto	282.495	(4.514)	277.981	132.905	(6.093)	126.812
Gasto por impuesto a las ganancias, operaciones continuadas	(56.925)	1.346	(55.579)	(1.591)	320	(1.271)
Ganancia (Pérdida) procedente de operaciones continuadas	225.570	(3.168)	222.402	131.314	(5.773)	125.541
Ganancia (Pérdida) procedente de operaciones descontinuadas	-	(257)	(257)	-	(925)	(925)
Ganancia (Pérdida)	225.570	(3.425)	222.145	131.314	(6.698)	124.616
Ganancia (Pérdida) atribuible a:						
Ganancia (pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	225.570	(3.425)	222.145	131.314	(6.698)	124.616
Ganancia (pérdida) del ejercicio	225.570	(3.425)	222.145	131.314	(6.698)	124.616

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Los activos y pasivos por segmentos al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 se resumen a continuación:

	al 31 de diciembre de 2020			al 31 de diciembre de 2019		
	Negocio Porta-contenedores MUS\$	Otros Servicios de transporte MUS\$	Total MUS\$	Negocio Porta-contenedores MUS\$	Otros Servicios de transporte MUS\$	Total MUS\$
Activos de los segmentos	183.662	114.257	297.919	202.498	146.499	348.997
Asociadas y negocios conjuntos	2.738.113	-	2.738.113	2.168.383	-	2.168.383
Pasivo de los segmentos	229.994	83.106	313.100	247.926	45.267	293.193
Activos netos	2.691.781	31.446	2.723.227	2.122.955	101.232	2.224.187

Los flujos de efectivo correspondientes a cada segmento, para los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se presentan a continuación:

Estado de Flujos de Efectivo Netos por Segmento Operativo	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2020		
	Negocio Porta-contenedores MUS\$	Otros servicios de transporte MUS\$	Total MUS\$
Flujos de efectivo netos (utilizados en) actividades de operación	(4.824)	(2.454)	(7.278)
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de inversión	(263.270)	1.937	(261.333)
Flujos de efectivo netos (utilizados en) actividades de financiación	305.994	(7.930)	298.064
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(1.635)	231	(1.404)
Aumento de efectivo y equivalentes al efectivo	36.265	(8.216)	28.049



Estado de Flujos de Efectivo Netos por Segmento Operativo	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2019		
	Negocio Porta-contenedores MUS\$	Otros servicios de transporte MUS\$	Total MUS\$
Flujos de efectivo netos (utilizados en) actividades de operación	(4.791)	32.151	27.360
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de inversión	(112.296)	2.752	(109.544)
Flujos de efectivo netos (utilizados en) actividades de financiación	144.789	(33.317)	111.472
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	6	(14)	(8)
Aumento de efectivo y equivalentes al efectivo	27.708	1.572	29.280

La apertura de los ingresos de los segmentos por zona geográfica de las operaciones descontinuadas (Nota 35), considerando para los ingresos por flete el país de origen de la carga, es la siguiente:

Otros Servicios de Transporte Descontinuado		
Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre		
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Asia	1.602	15.864
Europa	10.081	42.341
América	5.822	34.750
Total	17.505	92.955

La Compañía utiliza los siguientes criterios para la medición del resultado, activos y pasivos de los segmentos informados:

- (i) el resultado del segmento está compuesto por ingresos y gastos propios de operaciones atribuibles directamente al segmento informado;
- (ii) la medición del resultado se efectuó con la medición de ingresos y costos según los mismos criterios definidos en la Nota 3.23 de los presentes Estados Financieros Consolidados;
- (iii) los activos y pasivos informados para el segmento operativo, corresponden a todos los que participan directamente en la prestación del servicio u operación, y aquellos atribuibles de forma directa o indirecta a cada segmento.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

La apertura de los activos no corrientes de los segmentos por zona geográfica de acuerdo a la disposición de la NIIF 8 párrafo 33, es la siguiente:

Activos no corrientes (1)	al 31 de diciembre de 2020 MU\$	Al 31 de diciembre de 2019 MU\$
Asia	-	8.009
Europa	2.738.113	2.168.954
América	11.924	13.259
Chile	11.924	13.259
Totales	2.750.037	2.190.222

(1) Incluye los saldos de las cuentas de Propiedades, planta y equipo, Propiedades de inversión, Activos intangibles distintos de la plusvalía e Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación.

NOTA 7 EFECTIVO Y EQUIVALENTES A EFECTIVO

El detalle del efectivo y equivalente al efectivo se indica en el siguiente cuadro:

	al 31 de diciembre de 2020 MU\$	al 31 de diciembre de 2019 MU\$
Efectivo en caja	59	14
Saldos en bancos	5.598	8.590
Depósitos a plazo	76.011	45.015
Totales	81.668	53.619



Tanto al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019, la Compañía no mantiene fondos clasificados como efectivo y equivalente de efectivo que no sean de libre disponibilidad.

La composición del rubro "Efectivo y equivalentes al efectivo" por moneda al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019 es la siguiente:

Moneda	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Dólar estadounidense	80.805	52.343
Peso chileno	819	162
Euro	44	126
Real	-	1
Yuan	-	896
Otras monedas	-	91
Totales	81.668	53.619

NOTA 8 OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

El detalle de otros activos financieros se indica en el siguiente cuadro:

	No corriente	
	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Inversiones en otras sociedades	63	63
Total otros activos financieros	63	63

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 9 DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR

El detalle de los deudores comerciales y otras cuentas por cobrar se indica en el siguiente cuadro:

	Corrientes	
	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Deudores comerciales	-	12.244
Deterioro de deudores comerciales	-	(169)
Deudores comerciales neto	-	12.075
Otras cuentas por cobrar	253	4.159
Deterioro de otras cuentas por cobrar	(125)	-
Otras cuentas por cobrar neto	128	4.159
Total cuentas por cobrar neto	128	16.234

Las cuentas por cobrar por deudores comerciales se derivan principalmente de las operaciones generadas en la prestación de los servicios relacionados con el transporte marítimo de vehículos. Los deudores comerciales corrientes vencen mayoritariamente dentro de los próximos tres meses desde la fecha de cierre de los presentes Estados Financieros Consolidados.

Para el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 y el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019 no existen deudores clasificados como no corrientes.

Otras cuentas por cobrar incluyen principalmente fletes por remesar desde agencias, anticipos a proveedores, cuentas por cobrar a armadores y cuentas por cobrar al personal, entre otras.

El valor razonable de las deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.



La Compañía constituye provisiones de deterioro de los deudores comerciales de acuerdo al modelo de deterioro de valor que se basa en pérdidas crediticias esperadas, el porcentaje de la estimación por tramo define en el siguiente cuadro:

	Vigente	1 a 30 días	31 a 60 días	61 a 90 días	91 a 120 días	121 a 180 días	181 a 210 días	Más de 210 días
% Estimación deterioro por tramo	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%	2,94%	3,19%	10,21%

Esta estimación considera también ciertas condiciones especiales las que se describen a continuación:

	Factor
Cobranza judicial, cheques protestados y otros relacionados	100%
Clientes y agencias con alto riesgo de deterioro financiero	100%
Análisis de casos particulares de deudores morosos	100%

La estratificación por vencimiento de la cartera de los Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar neto de la provisión de deterioro se detalla a continuación:

Estratificación	al 31 de diciembre de 2020		al 31 de diciembre de 2019	
	N° de Clientes	MUS\$	N° de Clientes	MUS\$
Vigentes	4	128	46	10.576
Vencidos entre 1 y 30 días	0	-	41	3.737
Vencidos entre 31 y 60 días	0	-	17	971
Vencidos entre 61 y 90 días	0	-	8	525
Vencidos entre 91 y 120 días	0	-	5	108
Vencidos entre 121 y 150 días	0	-	4	107
Vencidos entre 151 y 180 días	0	-	3	119
Vencidos más de 181 días	0	-	13	91
Saldo final		128		16.234

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

El movimiento de la provisión por deterioro de valor de los Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar es el siguiente:

Provisión Incobrables	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Saldo inicial Provisión Incobrables	169	214
Incremento (disminución) de deterioro del ejercicio	125	(45)
Incremento (disminución) de deterioro operaciones descontinuadas	(33)	-
Reclasificación desde (hacia) activos mantenidos para la venta (Operaciones Descontinuadas)	(136)	-
Saldo final Provisión Incobrables	125	169

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja las respectivas cuentas por cobrar contra la provisión constituida. El Grupo CSAV sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control y visibilidad de los deudores incobrables.

NOTA 10 SALDOS Y TRANSACCIONES CON ENTIDADES RELACIONADAS

El saldo neto de las cuentas por cobrar y por pagar con entidades relacionadas que no forman parte de la consolidación, se detalla en el siguiente cuadro:

Corrientes	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	-	74
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	-	(30.301)
Total	-	(30.227)

CUENTAS POR COBRAR Y PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS:

Los saldos corrientes de cuentas por cobrar y por pagar con empresas relacionadas tienen su origen en operaciones del giro y son efectuadas en condiciones de mercado, en cuanto a precio y condiciones de pago.

No se han efectuado durante el período castigos o provisiones asociados a estas cuentas por cobrar a empresas relacionadas.



Al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 no existen cuentas por cobrar y por pagar a empresas relacionadas clasificadas como no corrientes.

Las cuentas por cobrar a empresas relacionadas se detallan como sigue:

RUT	País	Sociedad	Tipo de Transacción	Relación	Moneda	Corrientes	
						31.12.2020 MUS\$	31.12.2019 MUS\$
76.380.217-5	Chile	Hapag-Lloyd Chile SpA	Arriendo de Inmuebles	Acc. y/o Direct. Comunes	USD	-	74
Totales						-	74

Las cuentas por pagar a empresas relacionadas se detallan como sigue:

a) Cuentas por pagar empresas relacionadas que devengan intereses:

RUT	País	Sociedad	Tipo de Transacción	Relación	Moneda	Tasa de Interés anual	Tipo de amortización	31.12.2020 MUS\$	31.12.2019 MUS\$
91.705.000-7	Chile	Quiñenco S.A.	Préstamo	Sociedad Matriz	USD	3,24%	Al vencimiento	-	30.194
Totales								-	30.194

b) Cuentas por pagar empresas relacionadas que no devengan intereses:

RUT	País	Sociedad	Tipo de Transacción	Relación	Moneda	Corrientes	
						31.12.2020 MUS\$	31.12.2019 MUS\$
92.048.000-4	Chile	SAAM S.A.	Cuenta corriente	Acc. y/o Direct. Comunes	USD	-	79
Extranjera	Brasil	SAAM Smit Towage Brasil S.A.	Cuenta corriente	Acc. y/o Direct. Comunes	USD	-	28
Totales						-	107

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

TRANSACCIONES CON ENTIDADES RELACIONADAS:

En la siguiente tabla se detallan las transacciones relevantes con empresas relacionadas:

Sociedad	RUT	País	Naturaleza de la relación	Descripción de la transacción
Banco de Chile	97004.000-5	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Servicios Recibidos
Banco Itau Chile (*)	76.645.030-K	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Intereses Préstamos
Ecu aestibas S.A.	Extranjera	Ecuador	Acc. y/o Direct Comunes	Servicios Recibidos
Banco Estado de Chile	97.030.000-7	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Venta Inmueble
Hapag Lloyd Chile SPA	76.380.217-5	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Arriendo de Inmuebles
Quiñenco S.A.	91.705.000-7	Chile	Sociedad Matriz	Préstamos (Netos)
Quiñenco S.A.	91.705.000-7	Chile	Sociedad Matriz	Intereses Préstamos
Quiñenco S.A.	91.705.000-7	Chile	Sociedad Matriz	Servicios Recibidos
Cia. de Seguros de Vida Consorcio Nacional de Seguros SA	99.012.000-5	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Intereses Préstamos
Banco Consorcio	99.500.410-0	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Préstamos Recibidos
Banco Consorcio	99.500.410-0	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Intereses Préstamos
SAAM S.A.	92.048.000-4	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Servicios Recibidos
SAAM Smit Towage Brasil S.A.	Extranjera	Brasil	Acc. y/o Direct Comunes	Servicios Recibidos
Terminal Portuario de Arica S.A. (*)	99.567.620-6	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Servicios Portuarios Recibidos
SAAM Logistics S.A.	76.729.932-K	Chile	Acc. y/o Direct Comunes	Servicios Recibidos

(*) a partir del segundo trimestre del 2019 estas empresas dejaron de ser relacionadas



Monto de la transacción por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de		Monto efecto en resultado por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de	
2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
4	-	(4)	-
-	769	-	(769)
83	140	(83)	(100)
-	2.526	-	2.141
661	819	661	819
-	30.000	-	-
8.940	1.257	(8.940)	(1.257)
50	-	(50)	-
-	432	-	(432)
-	35.000	-	-
1.505	1.175	(1.505)	(1.175)
89	382	(75)	(312)
32	217	(26)	(187)
-	12	-	(12)
2	-	(2)	-

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

REMUNERACIÓN DEL DIRECTORIO Y PERSONAL CLAVE DE LA ORGANIZACIÓN

(a) Remuneración del Directorio

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 se ha pagado a los Directores de la Compañía un monto equivalente a MUS\$ 377 por concepto de dietas por asistencia a reuniones de Directorio y Comité de Directores (MUS\$ 369 al 31 de diciembre de 2019).

Al 31 de diciembre de 2020 la Compañía ha provisionado un monto de MUS\$1.499 por concepto de participación devengada con cargo a las utilidades del año 2020 y que serán pagadas en el ejercicio siguiente, dicha provisión se presenta en el rubro Otras provisiones (Nota 24).

(b) Remuneración del personal clave de la organización

Se ha considerado, para estos efectos, a aquellos ejecutivos que definen las políticas estratégicas de Grupo CSAV, y que tienen un impacto directo en los resultados del negocio.

Las remuneraciones del personal clave del Grupo CSAV ascienden a MUS\$ 2.794 por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 (MUS\$ 2.764 por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019).

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Beneficios a los empleados corto plazo	1.093	1.074
Otros beneficios	1.701	1.690
Totales	2.794	2.764

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 hubo en promedio 4 ejecutivos de CSAV considerados como personal clave. Para el mismo ejercicio del año anterior hubo en promedio 4 ejecutivos de CSAV considerados como personal clave.

No existen garantías constituidas por la Compañía a favor del personal clave de la organización.

No existen planes de retribuciones vinculados a la cotización de la acción para el personal clave de la organización.



NOTA 11 INVENTARIOS

A continuación, se detallan los inventarios de la Compañía al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre 2019:

	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Existencias de combustibles	-	1.882
Otros inventarios	-	2
Totales	-	1.884

Las partidas incluidas en ítem combustibles corresponden al insumo que se encuentra en las naves en operación y que será consumido en el curso normal de los servicios prestados. Estos se encuentran valorizados de acuerdo a lo descrito en Nota 3.18.

Como se menciona en la Nota 2 b) los inventarios han pasado a ser parte de la operación descontinuada de la Compañía, al 31 de diciembre de 2020 se presentan como mantenidos para la venta.

El monto de combustible consumido reconocido en resultados bajo operaciones descontinuas asciende a MUS\$ 2.929 por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 y MUS\$ 17.231 por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019.

NOTA 12 ACTIVOS Y PASIVOS DE COBERTURA

Los activos y pasivos de cobertura se presentan bajo Otros Activos Financieros Corrientes y Otros Pasivos Financieros Corrientes, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019 la Compañía no mantiene contratos de cobertura vigentes.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(A) CONTRATOS DE COBERTURAS DE PRECIO DE COMBUSTIBLE

Al 31 de diciembre de 2020 CSAV no mantiene contratos de cobertura de precio de combustibles.

El detalle de los contratos de cobertura de precio de combustibles de CSAV por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019, es el siguiente:

Derivado	Institución	Fecha acuerdo	Fecha expiración	Moneda	al 31 de diciembre de 2019		
					Reconocido en patrimonio MUS\$	Reconocido en resultado MUS\$	Total MUS\$
Swap	Goldman Sachs	Nov -2018	Dec -2019	USD	-	(408)	(408)
Swap	Goldman Sachs	Ene -2019	Nov -2019	USD	-	225	225
				Totales	-	(183)	(183)

(B) COBERTURAS DE TASA DE INTERÉS.

Al 31 de diciembre de 2020 el Grupo CSAV no ha contratado swaps o contratos de cobertura de tasa de interés para cubrir su exposición a tasa variable.

(C) COBERTURAS DE TIPO DE CAMBIO

Al 31 de diciembre de 2020 el Grupo CSAV no mantiene contratos de cobertura de tipo de cambio.



NOTA 13 OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

El detalle de los Otros activos no financieros se muestra a continuación:

Otros Activos no Financieros Corriente	Corriente		No Corriente	
	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Seguros	-	74	-	-
Otros	-	43	1	1
Total corriente	-	117	1	1

Los seguros anticipados corresponden a primas de seguros para cubrir la operación naviera y ciertos bienes muebles e inmuebles, que mantienen su período de cobertura con posterioridad a la fecha de cierre de los presentes Estados Financieros Consolidados.

Los arriendos anticipados corresponden principalmente al pago de arriendo de naves operadas por el grupo CSAV de acuerdo a las condiciones contractuales con los armadores.

Bajo el ítem otros, se incluyen pagos de otros derechos y garantías regulares en la operación de servicios de transporte marítimo.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 14 INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

(A) SUBSIDIARIAS CONSOLIDADAS

La Compañía posee inversiones en subsidiarias, según se detalla en Nota 3 de los presentes Estados Financieros Consolidados, las cuales han sido consolidadas y se detallan a continuación:

RUT	Nombre Sociedad	País	Moneda
Extranjera	CSAV Germany Container Holding GmbH	Alemania	USD
Extranjera	Tollo Shipping Co. S.A. y Subsidiarias	Panamá	USD
Extranjera	Norgistics México S.A. de C.V.	México	USD
Extranjera	Navibras Comercial Marítima e Afretamentos Ltda.	Brasil	USD
Extranjera	Corvina Shipping Co. S.A	Panamá	USD
96.838.050-7	Compañía Naviera Río Blanco S.A.	Chile	USD
76.028.729-6	Norgistics Holding S.A.	Chile	USD
Extranjera	Norgistics (China) Ltd. [Shenzhen] *	China	RMB

* Filial fue liquidada en diciembre 2020



.....

Porcentaje de participación al 31 de diciembre						
	2020			2019		
	Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
	100,00%		100,00%	100,00%		100,00%
	100,00%	-	100,00%	100,00%	-	100,00%
	-	100,00%	100,00%	-	100,00%	100,00%
	-	100,00%	100,00%	-	100,00%	100,00%
	100,00%	-	100,00%	100,00%	-	100,00%
	99,00%	1,00%	100,00%	99,00%	1,00%	100,00%
	99,00%	1,00%	100,00%	99,00%	1,00%	100,00%
	-	-	00,00%	100,00%	-	100,00%

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(B) INFORMACIÓN FINANCIERA RESUMIDA

La información financiera resumida de las subsidiarias de la Compañía, al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, es la siguiente:

Al 31 de diciembre de 2020:

Nombre de la Sociedad	Activos Corrientes MUS\$	Activos No Corrientes MUS\$	Pasivos Corrientes MUS\$	Pasivos No Corrientes MUS\$	Ingresos operacionales MUS\$	Resultado del período MUS\$
Tollo Shipping Co. S.A. y Subsidiarias	77	-	755.356	-	-	(207)
Corvina Shipping Co. S.A.	755.263	-	22	-	-	(28)
Norgistics Holding S.A.	1.705	-	10	-	-	(60)
Compañía Naviera Rio Blanco S.A.	1	-	2.270	-	-	(42)
CSAV Germany Container Holding GmbH	785	2.738.114	18.535	1.990.344	-	71.660

Al 31 de diciembre de 2019:

Nombre de la Sociedad	Activos Corrientes MUS\$	Activos No Corrientes MUS\$	Pasivos Corrientes MUS\$	Pasivos No Corrientes MUS\$	Ingresos operacionales MUS\$	Resultado del período MUS\$
Tollo Shipping Co. S.A. y Subsidiarias	779	-	781.047	-	-	(911)
Corvina Shipping Co. S.A.	755.256	13	-	-	-	(14)
Norgistics (China) Ltd.	1.008	-	-	-	-	298
Norgistics Holding S.A. y Subsidiarias	1.877	-	128	-	-	39
Compañía Naviera Rio Blanco S.A.	23	-	2.250	-	-	(798)
CSAV Germany Container Holding GmbH	5.640	2.168.384	1.509.806	-	-	126.974

Al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 no existen subsidiarias con participación minoritaria.



CSAV ha otorgado préstamos a su subsidiaria CSAV Germany Container Holding GmbH en el contexto de su proceso de fusión con HLAG realizado durante el ejercicio 2014 y compras de acciones de dicha sociedad hasta el presente ejercicio. CSAV reconoce el devengo de intereses mensualmente, eliminando dicha transacción para propósitos de la consolidación. Como estos créditos son en Euros, la diferencia de cambio generada y los intereses, no son eliminados para efectos de determinar su renta tributaria en Chile, considerando la legislación aplicable vigente. Al 31 de diciembre de 2020 el saldo de este préstamo asciende a M€ 1.635.323 equivalentes a MUS\$2.008.750.

(C) MOVIMIENTO DE INVERSIONES

c.1) Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, el Grupo CSAV se ha efectuado los siguientes movimientos de inversiones en subsidiarias.

c.1.1) Durante el mes de diciembre de 2020 se liquidó la subsidiaria Norgistics (China) Ltda. [Shenzhen]

c.2) Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019, el Grupo CSAV ha efectuado los siguientes movimientos de inversiones en subsidiarias.

c.2.1) Con fecha 3 de abril de 2019 se liquidó la subsidiaria Norgistics Perú S.A.C., esta subsidiaria era consolidada por Norgistics Holding S.A.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 15 INVERSIONES CONTABILIZADAS USANDO EL MÉTODO DE LA PARTICIPACIÓN

Al 31 de diciembre de 2020

Según lo descrito en la Nota 1 de los presentes Estados Financieros Consolidados, CSAV participa en la sociedad Hapag-Lloyd AG (HLAG), con sede en Hamburgo, Alemania, con un 30% de su capital accionario al 31 de diciembre de 2020, siendo uno de sus principales accionistas. Adicionalmente, respecto de su inversión en HLAG, la Compañía es parte de un pacto de control junto a otros dos accionistas de esta empresa alemana: la Ciudad de Hamburgo, a través de su sociedad de inversiones HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), que posee el 13,86% del capital accionario; y el empresario alemán Klaus Michael Kühne, a través de Kühne Maritime GmbH (KM) que es dueño del 29,77%; con quienes reúne en conjunto aproximadamente un 73,63% de la propiedad de HLAG. En virtud de lo anterior, considerando la participación accionaria de CSAV en HLAG y la existencia y características del pacto de control conjunto antes mencionado, se ha definido que acorde a las disposiciones de la NIIF N° 11 la inversión de CSAV en HLAG representa un negocio conjunto, que debe contabilizarse bajo el método de la participación según la NIC N° 28. La definición anterior se ha mantenido sin cambios desde la fecha en que CSAV adquirió su participación original en HLAG, en virtud de la combinación de su negocio portacontenedores con ésta en 2014.

El movimiento de las inversiones en asociadas y negocios conjuntos Al 31 de diciembre de 2020 es el siguiente:

Nombre de la Asociada o Negocio Conjunto	País	Moneda Funcional	Porcentaje de propiedad directo e indirecto	Saldo inicial MUS\$	Movimientos de capital MUS\$	Ajuste PPA MUS\$	Plusvalía MUS\$	Participación en resultados MUS\$	Participación en otros resultados integrales MUS\$	Participación en otras reservas patrimoniales MUS\$	Dividendos recibidos MUS\$	Venta de Acciones MUS\$	Saldo al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Hapag-Lloyd A.G.	Alemania	USD	30,00%	2.168.383	329.080	(103.947)	103.947	312.309	(4.167)	(1.691)	(65.799)	(2)	2.738.113
Totales				2.168.383	329.080	(103.947)	103.947	312.309	(4.167)	(1.691)	(65.799)	(2)	2.738.113



El detalle de los movimientos para el período terminado el 31 de diciembre de 2020 sobre la inversión que CSAV mantiene en su negocio conjunto Hapag-Lloyd AG (HLAG), se presenta a continuación.

- (a) **Resultado por adquisición de participación:** Durante el primer trimestre de 2020 CSAV aumentó su participación en un 2,21% equivalente a MUS\$329.080, lo que le permitió alcanzar un 30% de propiedad sobre la compañía alemana. Acorde a las disposiciones de la NIC N° 28, CSAV determinó un valor razonable de los activos netos adquiridos en la compra del 2,21% adicional, en base al informe de PPA sobre HLAG, que asciende a MUS\$225.133, y que al compararse con el costo antes mencionado otorgan un mayor valor pagado generándose un efecto de plusvalía que ascendiente a MUS\$103.947, el que de acorde a las NIIF fue reconocido como parte del valor de la inversión.
- (b) **Participación en resultados:** El resultado atribuible a los propietarios de la controladora de HLAG por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 asciende a una utilidad de MUS\$ 1.057.726, sobre el cual al considerar el porcentaje de propiedad de CSAV al término del ejercicio 2020, se obtiene una utilidad de MUS\$ 317.324. Al valor anterior, CSAV debe agregar un efecto por el ajuste a valor razonable de los activos y pasivos de HLAG, según los informes de PPA (Purchase Price Allocation) realizados al momento de cada adquisición. Dicho ajuste, para el ejercicio terminado el 31 de diciembre 2020, y sobre el porcentaje de propiedad del ejercicio, asciende a un menor resultado de MUS\$ 5.015 adicionales a la participación directa sobre los resultados de HLAG. Con ello, el resultado de la participación de CSAV en dicho negocio conjunto para el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2020 asciende a una utilidad de MUS\$ 312.309.
- (c) **Participación en otros resultados integrales y otras reservas patrimoniales:** Los otros resultados integrales de HLAG (en dólares estadounidenses) para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 se componen de una pérdida de MUS\$ 61.609 por efecto de la revalorización de planes de beneficios definidos (al porcentaje de propiedad de CSAV, MUS\$ 18.483), de una utilidad de MUS\$ 38.188 por diferencias de conversión (al porcentaje de propiedad de CSAV, MUS\$ 11.456) y de una utilidad por coberturas de flujos de caja de MUS\$ 9.533 (al porcentaje de propiedad de CSAV, MUS\$ 2.860), lo que suma una pérdida total de MUS\$ 13.888, que al porcentaje de propiedad de CSAV en dicho negocio conjunto para el ejercicio se obtiene una participación por otros resultados integrales de MUS\$ 4.167. Adicionalmente a lo anterior, la Compañía reconoció durante el periodo su participación en otros movimientos patrimoniales de HLAG, por MUS\$ 1.691 de menor patrimonio presentado dentro del rubro otras reservas.
- (d) **Dividendo:** Durante el segundo trimestre de 2020 se recibió dividendo por un monto de MUS\$ 65.799.

A modo de referencia, considerando que HLAG es una sociedad anónima abierta en Alemania, que cotiza sus acciones en las distintas Bolsas de Valores de dicho país, el valor de mercado (bursátil) de la inversión de CSAV en dicho negocio conjunto al 31 de diciembre de 2020 asciende a MUS\$ 5.952.338.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Al 31 de diciembre de 2019

Según lo descrito en la Nota 1 de los presentes Estados Financieros Consolidados, CSAV participa en la sociedad Hapag-Lloyd AG (HLAG), con sede en Hamburgo, Alemania, con un 27,79% de su capital accionario Al 31 de diciembre de 2019, siendo uno de sus principales accionistas. Adicionalmente, respecto de su inversión en HLAG, la Compañía es parte de un pacto de control junto a otros dos accionistas de esta empresa alemana: la Ciudad de Hamburgo, a través de su sociedad de inversiones HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), que posee el 13,86% del capital accionario; y el empresario alemán Klaus Michael Kühne, a través de Kühne Maritime GmbH (KM) que es dueño del 29,40%; con quienes reúne en conjunto aproximadamente un 71,05% de la propiedad de HLAG. En virtud de lo anterior, considerando la participación accionaria de CSAV en HLAG y la existencia y características del pacto de control conjunto antes mencionado, se ha definido que acorde a las disposiciones de la NIIF N° 11 la inversión de CSAV en HLAG representa un negocio conjunto, que debe contabilizarse bajo el método de la participación según la NIC N° 28. La definición anterior se ha mantenido sin cambios desde la fecha en que CSAV adquirió su participación original en HLAG, en virtud de la combinación de su negocio portacontenedores con ésta en 2014.

El movimiento de las inversiones en asociadas y negocios conjuntos al 31 de diciembre de 2019 es el siguiente:

Nombre de la Asociada o Negocio Conjunto	País	Moneda Funcional	Porcentaje de propiedad directo e indirecto	Saldo inicial MUS\$	Movimientos de capital MUS\$	Resultado por adquisición de participación MUS\$	Participación en resultados MUS\$	Participación en otros resultados integrales MUS\$	Participación en otras reservas patrimoniales MUS\$	Dividendos recibidos MUS\$	Saldo al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Hapag-Lloyd A.G.	Alemania	USD	27,79%	1.939.465	120.339	34.567	113.245	(24.504)	(6.686)	(8.043)	2.168.383
Totales				1.939.465	120.339	34.567	113.245	(24.504)	(6.686)	(8.043)	2.168.383



El detalle de los movimientos para el período terminado el 31 de diciembre de 2019 sobre la inversión que CSAV mantiene en su negocio conjunto Hapag-Lloyd AG (HLAG), se presenta a continuación.

- (a) **Resultado por adquisición de participación:** En el marco del plan de adquisición de acciones en HLAG, durante el ejercicio 2019 CSAV aumentó su participación en un 1,93% equivalente a MUS\$ 120.339, lo que le permitió alcanzar un 27,79% de propiedad sobre la compañía alemana, inversión que se registró al costo de adquisición. De acuerdo a las disposiciones de la NIC N° 28, CSAV, adicionalmente, determinó un valor razonable de los activos netos adquiridos en base al informe de PPA sobre HLAG, generándose un efecto badwill de MUS\$ 34.567, que fue reconocido en resultados como una utilidad para CSAV.
- (b) **Participación en resultados:** El resultado atribuible a los propietarios de la controladora de HLAG por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019 asciende a una utilidad de MUS\$ 405.228, sobre el cual al considerar el porcentaje de propiedad de CSAV al término de cada trimestre de 2019, se obtiene una utilidad de MUS\$ 110.636. Al valor anterior, CSAV debe agregar un efecto por el ajuste a valor razonable de los activos y pasivos de HLAG, según los informes de PPA (Purchase Price Allocation) realizados al momento de cada adquisición. Dicho ajuste, para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, y sobre el porcentaje de propiedad de cada trimestre, asciende a un mejor resultado de MUS\$ 2.609 adicionales a la participación directa sobre los resultados de HLAG. Con ello, el resultado de la participación de CSAV en dicho negocio conjunto para el ejercicio terminado al 31 de diciembre 2019 asciende a una utilidad de MUS\$ 113.245.
- (c) **Participación en otros resultados integrales y otras reservas patrimoniales:** Los otros resultados integrales de HLAG (en dólares estadounidenses) para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 se componen de una pérdida de MUS\$ 65.646 por efecto de la revalorización de planes de beneficios definidos (al porcentaje de propiedad de CSAV, MUS\$ 17.696), de una pérdida de MUS\$ 7.922 por diferencias de conversión (al porcentaje de propiedad de CSAV, MUS\$ 2.083) y de una pérdida por coberturas de flujos de caja de MUS\$ 17.285 (al porcentaje de propiedad de CSAV, MUS\$ 4.725), lo que suma una pérdida total de MUS\$ 90.853, que al porcentaje de propiedad de CSAV en dicho negocio conjunto para el ejercicio se obtiene una participación por otros resultados integrales de MUS\$ (24.504). Adicionalmente a lo anterior, la Compañía reconoció durante el período su participación en otros movimientos patrimoniales de HLAG, por MUS\$ 6.686 de menor patrimonio presentado dentro del rubro otras reservas.
- (d) **Dividendo:** Durante el segundo trimestre de 2019 se recibió dividendo por un monto de MUS\$ 8.043.

A modo de referencia, considerando que HLAG es una sociedad anónima abierta en Alemania, que cotiza sus acciones en las distintas Bolsas de Valores de dicho país, el valor de mercado (bursátil) de la inversión de CSAV en dicho negocio conjunto Al 31 de diciembre de 2019 asciende a MUS\$ 4.156.469.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Resumen de información financiera de asociadas y negocios conjuntos al:

Nombre de la Asociada o Negocio Conjunto	Hapag-Lloyd AG. (1)	
	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
Porcentaje de propiedad	30,00%	27,79%
	MUS\$	MUS\$
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	836.362	574.121
Activos Corrientes	3.131.889	2.680.723
Activos no Corrientes	15.508.332	15.501.003
Pasivos Corrientes	4.656.120	4.481.997
Pasivos no Corrientes	5.731.291	6.269.385
Pasivos Financieros Corrientes	1.185.513	1.392.956
Pasivos Financieros No Corrientes	5.119.632	5.786.595

Nombre de la Asociada o Negocio Conjunto	Hapag-Lloyd AG. (1) Saldo al 31 de diciembre de	
	2020	2019
Porcentaje de propiedad	30,00%	27,79%
	MUS\$	MUS\$
Ingresos Ordinarios	14.577.089	14.114.540
Costos Ordinarios	(12.012.545)	(12.181.732)
Resultado del ejercicio (2)	1.057.726	405.228
Otros Resultado Integral	(14.692)	(90.853)
Depreciación y Amortización	(1.580.890)	(1.314.720)
Ingresos por Intereses	19.429	13.664
Gastos por Intereses	(396.594)	(457.765)
Gasto por impuesto sobre las ganancias	(52.309)	(48.072)

(1) Esta información proviene directamente de los Estados Financieros Consolidados de HLAG, en USD, por lo que no incluye efectos de los PPA realizado por CSAV.

(2) Corresponden al resultado de los propietarios que conforman el pacto de control.



NOTA 16 ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA

Al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, la Compañía no tiene activos intangibles distintos de plusvalía.

NOTA 17 PLUSVALÍA

El detalle de las plusvalías es el siguiente:

	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero	17	17
Otros movimientos	(17)	-
Totales	-	17

Las plusvalías han sido originadas en la adquisición de subsidiarias y negocios que le han permitido a la Compañía operar sus segmentos operativos.

NOTA 18 PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO

El resumen de Propiedades, Planta y Equipos (en adelante "PPE") es el siguiente:

	al 31 de diciembre de 2020			al 31 de diciembre de 2019		
	PPE bruto MUS\$	Depreciación acumulada MUS\$	PPE neto MUS\$	PPE bruto MUS\$	Depreciación acumulada MUS\$	PPE neto MUS\$
Edificios	1.678	(449)	1.229	1.678	(432)	1.246
Maquinarias y equipos	2	-	2	2	-	2
Equipos de oficina	82	(75)	7	82	(69)	13
Activo por derecho de uso	-	-	-	35.588	(27.008)	8.580
Otros	1.128	-	1.128	1.128	-	1.128
Total	2.890	(524)	2.366	38.478	(27.509)	10.969

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

En el ítem Edificios se han registrado las construcciones e instalaciones pertenecientes al Grupo CSAV, que son utilizados en sus operaciones normales. A la fecha de cierre de los presentes Estados Financieros Consolidados, la Compañía y sus subsidiarias no presentan evidencias de deterioro en sus propiedades plantas y equipos.

El detalle y los movimientos de las distintas categorías de Propiedades, Planta y Equipos al 31 de diciembre de 2020, se muestra en la tabla siguiente:

al 31 de diciembre de 2020	Edificios, neto MUS\$	Maquinarias y equipos, neto MUS\$	Equipos de oficina, neto MUS\$	Activo por derecho de uso (*) MUS\$	Otras propiedades, planta y equipo, neto MUS\$	Propiedades, planta y equipo, neto MUS\$
Saldo inicial	1.246	2	13	8.580	1.128	10.969
Gastos por depreciación	(17)	-	(6)	-	-	(23)
Gastos por depreciación (Op. Descontinuadas) (1)	-	-	-	(8.580)	-	(8.580)
Total cambios en PPE	(17)	-	(6)	(8.580)	-	(8.603)
Saldo final	1.229	2	7	-	1.128	2.366

(1) Al 23 de enero de 2020, como se describe en las notas 2 y 35 del presente informe, la Compañía ha clasificado como mantenidos para la venta los activos y pasivos asociados a su unidad de negocios de transporte marítimo de vehículos. Asimismo, los resultados asociados a sus Propiedades, Planta y Equipos, como el gasto por depreciación han sido clasificados como resultados de operaciones descontinuadas

(*) Corresponde a los compromisos de arrendamientos, los cuales se analizaron y se encuentran principalmente aquellos asociados a los contratos arriendo de naves.



El detalle y los movimientos de las distintas categorías de Propiedades, Planta y Equipos al 31 de diciembre de 2019, se muestra en la tabla siguiente:

al 31 de diciembre de 2019	Edificios, neto MUS\$	Maquinarias y equipos, neto MUS\$	Equipos de oficina, neto MUS\$	Activo por derecho de uso (*) MUS\$	Otras propiedades, planta y equipo, neto MUS\$	Propiedades, planta y equipo, neto MUS\$
Saldo inicial	1.263	-	4	-	1.128	2.395
Adiciones	-	2	14	5.089	-	5.105
Gastos por depreciación	(17)	-	(5)	(27.008)	-	(27.030)
Aplicación de IFRS 16	-	-	-	30.499	-	30.499
Total cambios en PPE	(17)	2	9	8.580	-	8.574
Saldo final	1.246	2	13	8.580	1.128	10.969

NOTA 19 PROPIEDADES DE INVERSIÓN

El detalle y los movimientos de las distintas categorías de propiedades de inversión al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, se muestra en la tabla siguiente:

al 31 de diciembre de 2020	Terrenos MUS\$	Edificios, neto MUS\$	Propiedades de inversión MUS\$
Saldo inicial	1.963	10.235	12.198
Gastos por depreciación	-	(122)	(122)
Desapropiaciones (venta de activos)	-	(1.206)	(1.206)
Total cambios	-	(1.328)	(1.328)
Saldo final	1.963	8.907	10.870

al 31 de diciembre de 2019	Terrenos MUS\$	Edificios, neto MUS\$	Propiedades de inversión MUS\$
Saldo inicial	1.963	10.235	12.198
Gastos por depreciación	-	(122)	(122)
Desapropiaciones (venta de activos)	-	(1.206)	(1.206)
Total cambios	-	(1.328)	(1.328)
Saldo final	1.963	8.907	10.870

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía ha clasificado como Propiedades de Inversión parte de la Propiedad, planta y equipos, considerando que no los utiliza directamente en sus operaciones, sino que las mantiene para arriendo a terceros o como inversiones, de acuerdo a lo establecido en la Nota 3.6, de los presentes Estados Financieros Consolidados.

Durante el mes de mayo de 2020, la Compañía vendió parte de su propiedad de inversión, generándose una utilidad de venta la que se presenta en el Estado de Resultado en el rubro de Otras Ganancias (Ver Nota 30)

Durante los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, la Compañía ha presentado ingresos asociados a las propiedades de inversión por el concepto de arriendo de inmuebles por un monto de MUS\$ 708 y MUS\$ 1.098 respectivamente, bajo el rubro de Otros ingresos por función.

Al 31 de diciembre de 2020 el valor razonable estimado de las propiedades de inversión de la Compañía asciende a MUS\$ 16.943, monto superior al valor en libros.

NOTA 20 ACTIVOS Y PASIVOS POR IMPUESTOS

Los saldos de activos y pasivos por impuestos corrientes y no corrientes se indican en los siguientes cuadros.

Activos por impuestos corrientes:

Activos por impuestos Corrientes	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Otros Impuestos por recuperar	263	356
Total activos por impuestos corrientes	263	356



Pasivos por impuestos corrientes:

Pasivos por impuestos corrientes	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Impuesto a la renta por pagar	4	947
Total pasivos por impuestos corrientes	4	947

NOTA 21 IMPUESTOS DIFERIDOS E IMPUESTO A LA RENTA

- (a) De acuerdo a las disposiciones y normativas tributarias vigentes al 31 de diciembre de 2020, CSAV procedió a calcular y contabilizar la renta líquida imponible considerando la tasa vigente de 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 20.780, calculando una pérdida tributaria estimativa que asciende a MUS\$ 744.792, razón por la cual no se ha constituido una provisión por impuesto a la renta a nivel individual. Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía determinó una pérdida tributaria individual de MUS\$ 923.762, para la estimación de impuestos diferidos en sus estados financieros.
- (b) Al 31 de diciembre de 2020, CSAV ha determinado una provisión por impuesto único del artículo 21 de la Ley de la Renta por MUS\$ 4. Al 31 de diciembre de 2019, se determinó una provisión por dicho impuesto por MUS\$ 24.
- (c) Al 31 de diciembre de 2020 y al cierre del ejercicio 2019 la Compañía no registra utilidades tributarias acumuladas.
- (d) Impuestos diferidos
Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si se tiene legalmente reconocido el derecho a efectuar dicha compensación, si los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal, y mientras el tipo de diferencias temporarias sea equivalente.

A continuación, se presenta el detalle de activos por impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019:

Tipos de diferencias temporarias	Activo por impuesto diferido	
	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Pérdidas tributarias	201.094	249.416
Provisiones	2.639	5.071
Rev. instrumentos financieros	-	-
Totales	203.733	254.487

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Es importante notar que la Compañía ha registrado como activo por impuestos diferidos el importe antes señalado asociado al saldo de sus pérdidas tributarias al cierre del periodo, dado que considera probable que sus utilidades tributarias futuras le permitirán utilizar dicho activo, acorde a las disposiciones de la NIC N°12. Al 31 de diciembre de 2020, se estima que dichas utilidades tributarias futuras provendrán principalmente del segmento portacontenedores y, en específico, de los dividendos que provengan de la inversión que mantiene CSAV en el negocio conjunto HLAG, a través de su filial en Alemania CSAV Germany Container Holding GmbH.

A continuación, se presenta el detalle de pasivos por impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019:

Tipos de diferencias temporarias	Pasivo por impuesto diferido	
	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Rev. instrumentos financieros	(4.970)	-
Otros	(304)	(502)
Totales	(5.273)	(502)

Movimiento en activos y pasivos por impuestos diferidos reconocidos durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020:

Tipos de diferencias temporarias	Saldo al 01 de enero de 2020 MUS\$	Reconocido en el resultado MUS\$	Reconocido en el patrimonio MUS\$	Saldo al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Pérdidas fiscales	249.416	(48.322)	-	201.094
Provisiones	5.071	(2.432)	-	2.639
Total Activos por impuestos diferidos	254.487	(50.754)	-	203.733

Tipos de diferencias temporarias	Saldo al 01 de enero de 2020 MUS\$	Reconocido en el resultado MUS\$	Reconocido en el patrimonio MUS\$	Saldo al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Revalorizaciones de instrumentos financieros	-	4.969	-	4.969
Otros impuestos diferidos	502	(198)	-	304
Total Pasivos por impuestos diferidos	502	4.771	-	5.273



Movimiento en activos y pasivos por impuestos diferidos reconocidos durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019:

Tipos de diferencias temporarias	Saldo al 01 de enero de 2019 MUS\$	Reconocido en el resultado MUS\$	Reconocido en el patrimonio MUS\$	Saldo al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Pérdidas fiscales	250.124	(708)	-	249.416
Provisiones	4.251	820	-	5.071
Otros impuestos diferidos	204	-	(204)	-
Total Activos por impuestos diferidos	254.579	112	(204)	254.487

Tipos de diferencias temporarias	Saldo al 01 de enero de 2019 MUS\$	Reconocido en el resultado MUS\$	Reconocido en el patrimonio MUS\$	Saldo al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Otros impuestos diferidos	254	248	-	502
Total Pasivos por impuestos diferidos	254	248	-	502

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(e) Efecto en resultado del impuesto a la renta e impuesto diferido

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
GASTOS POR IMPUESTOS CORRIENTES A LA RENTA		
Gasto por impuestos corriente (*)	(3)	10
Gasto por impuesto Art. 21 LIR	(4)	(24)
Total gasto por impuestos corriente, neto	(7)	(14)
GASTOS POR IMPUESTO DIFERIDO		
Origen y reverso de diferencias temporarias	(55.525)	(136)
Total ingreso (gasto) por impuestos diferidos, neto	(55.525)	(136)
(Gasto) ingreso por impuesto a las ganancias	(55.532)	(150)
(Gasto) ingreso por impuesto a las ganancias, Actividades Continuas	(55.532)	(150)
(Gasto) ingreso por impuesto a las ganancias, Actividades Descontinuadas	(47)	(1.584)

(*) Corresponde principalmente a impuesto en el exterior



(f) Detalle de los impuestos llevados a resultado por partes extranjeras y nacional

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUSS	2019 MUSS
GASTO POR IMPUESTOS CORRIENTES:		
Gasto por Impuestos Corriente, neto, nacional	(7)	(14)
Resultado neto por impuestos corrientes	(7)	(14)
GASTO POR IMPUESTOS DIFERIDOS:		
Gasto por impuestos diferidos, nacional	(55.525)	(136)
Resultado neto por impuestos diferidos	(55.525)	(136)
Resultado neto por impuesto a las ganancias	(55.532)	(150)
(Gasto) ingreso por impuesto a las ganancias, Actividades Continuas	(55.532)	(150)
(Gasto) ingreso por impuesto a las ganancias, Actividades Descontinuadas	(47)	(1.584)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(g) Conciliación de tasa y tasa efectivas

Se detalla a continuación un análisis y conciliación de la tasa de impuesto a la renta calculado con arreglo a la legislación fiscal de Chile, y la tasa efectiva de impuestos:

Conciliación de tasa y tasa efectiva	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre			
		2020 MUS\$		2019 MUS\$
Utilidad (Pérdida) del ejercicio		222.145		124.616
Total gasto por impuesto a la renta		(55.532)		(150)
Utilidad (Pérdida) antes de impuesto a la renta		277.677		124.766
Conciliación de la tasa efectiva de impuesto	27,00%	(74.973)	27,00%	(33.687)
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	0,00%	(1)	0,11%	(137)
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	(7,02%)	19.493	(26,99%)	33.674
Otro incremento (decremento) en cargo por impuestos legales	0,02%	(51)	0,00%	-
Ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal total	(7,00%)	19.441	(26,88%)	33.537
Impuesto a la renta utilizando la tasa efectiva	20,00%	(55.532)	0,12%	(150)
(Gasto) ingreso por impuesto a las ganancias, Actividades Continuas		(55.532)		(150)
(Gasto) ingreso por impuesto a las ganancias, Actividades Discontinuas		(47)		(1.584)

Como se menciona en Nota 14 de los presentes Estados Financieros Consolidados, producto del préstamo que CSAV (como entidad individual) mantiene en Euros con su subsidiaria alemana CSAV Germany Container Holding GmbH y dado que durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020 el Euro se apreció en relación al dólar, se produjo una diferencia de tipo de cambio positiva por esta operación. Es por ello que la diferencia de cambio positiva y los intereses devengados asociados a dichos préstamos, generan una utilidad financiera para la Compañía que, si bien para propósitos de consolidación es eliminada, para propósitos impositivos ésta origina una disminución en el activo por impuesto diferido reconocido por dicha pérdida tributaria de arrastre al 31 de diciembre de 2020.



NOTA 22 OTROS PASIVOS FINANCIEROS

Los otros pasivos financieros se desglosan en el cuadro siguiente:

Otros Pasivos Financieros	al 31 de diciembre de 2020 Corriente MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 Corriente MUS\$
Préstamos Bancarios (a)	14.231	45.286
Obligaciones con el público (c)	50.670	754
Pasivos financieros por arriendo (d)	-	7.871
Total corriente	64.901	53.911

Otros Pasivos Financieros	al 31 de diciembre de 2020 No corriente MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 No corriente MUS\$
Préstamos Bancarios (b)	65.753	24.731
Obligaciones con el público (c)	99.340	148.965
Total no corriente	165.093	173.696

A continuación, se presenta la reconciliación de los saldos de Otros pasivos financieros:

	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$	Flujo de efectivo		Cambios sin efecto en flujo		al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
		Capital MUS\$	Intereses MUS\$	Devengo de intereses MUS\$	Otros MUS\$	
CORRIENTE						
Préstamos bancarios	45.286	(45.000)	(4.659)	4.222	14.382	14.231
Obligaciones con público	754	-	(7.847)	7.851	49.912	50.670
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	30.194	(30.000)	(9.134)	8.940	-	-
Pasivos financieros por arriendo	7.871	(7.871)	(59)	59	-	-
NO CORRIENTE						
Préstamos bancarios	24.731	55.000	-	-	(13.978)	65.753
Obligaciones con público	148.965	-	-	-	(49.625)	99.340
Total	257.801	(27.871)	(21.699)	21.072	691	229.994

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(A) PRÉSTAMOS BANCARIOS CORRIENTES:

Al 31 de diciembre de 2020

RUT Deudora	Entidad Deudora	País Deudora	RUT Acreedora	Entidad Acreedora (Bancos)	País Acreedora	Moneda
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	76.645.030-K	Banco Itau Chile	Chile	USD
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	97.053.000-2	Banco Security	Chile	USD
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	76.362.099-9	Banco BTG Pactual Chile	Chile	USD
Totales						

Al 31 de diciembre de 2019

RUT Deudora	Entidad Deudora	País Deudora	RUT Acreedora	Entidad Acreedora (Bancos)	País Acreedora	Moneda
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	76.645.030-K	Banco Itaú Chile	Chile	USD
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	99.500.410-0	Banco Consorcio	Chile	USD
Totales						

(B) PRÉSTAMOS BANCARIOS NO CORRIENTES:

Al 31 de diciembre de 2020

RUT Deudora	Entidad Deudora	País Deudora	RUT Acreedora	Entidad Acreedora (Bancos)	País Acreedora	Moneda	Tipo de amortización
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	76.645.030-K	Banco Itau Chile	Chile	USD	Semestral
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	97.053.000-2	Banco Security	Chile	USD	Semestral
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	76.362.099-9	Banco BTG Pactual Chile	Chile	USD	Semestral
Totales							

Al 31 de diciembre de 2019

RUT Deudora	Entidad Deudora	País Deudora	RUT Acreedora	Entidad Acreedora (Bancos)	País Acreedora	Moneda	Tipo de amortización
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	76.645.030-K	Banco Itaú Chile	Chile	USD	Semestral
90.160.000-7	Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	99.500.410-0	Banco Consorcio	Chile	USD	Al Vencimiento
Totales							

Los Préstamos se presentan netos de costos de suscripción y compromiso.



Tipo de amortización	Hasta 90 días	Más de 90 días hasta 1 año	Porción Corriente	Tasa de Interés anual	
	MUS\$	MUS\$		Nominal	Efectiva
Semestral	5.148	5.000	10.148	LB 6M+2,5%	2,79%
Semestral	-	51	51	5,28%	5,28%
Semestral	-	4.032	4.032	5,70%	5,70%
	5.148	9.083	14.231		

Tipo de amortización	Hasta 90 días	Más de 90 días hasta 1 año	Porción Corriente	Tasa de Interés anual	
	MUS\$	MUS\$		Nominal	Efectiva
Semestral	5.805	4.690	10.495	LB 6M+2,5%	4,55%
Al Vencimiento	-	34.791	34.791	LB 6M+3,5%	5,41%
	5.805	39.481	45.286		

	De 1 a 2 años	De 2 a 3 años	Porción no corriente	Total Deuda	Tasa de Interés anual	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$		Nominal	Efectiva
	10.000	4.861	14.861	25.009	LB 6M+2,5%	2,79%
	34.895	-	34.895	34.946	5,28%	5,28%
	15.997	-	15.997	20.029	5,70%	5,70%
	60.892	4.861	65.753	79.984		

	De 1 a 2 años	De 2 a 3 años	De 3 a 5 años	Porción no corriente	Total Deuda	Tasa de Interés anual	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		Nominal	Efectiva
	10.237	9.802	4.692	24.731	35.226	LB 6M+2,5%	4,55%
	-	-	-	-	34.791	LB 6M+3,5%	5,41%
	10.237	9.802	4.692	24.731	70.017		

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(C) OBLIGACIONES CON EL PÚBLICO:

Al 31 de diciembre de 2020

Corriente

Nº de Inscripción	Serie	Moneda	Monto Nominal Colocado MUS\$	Tasa interés contrato	Tipo de tasa de interés	Tipo de Amortización
839	B	USD	50.000	5,20%	Anual	Bullet
955	C	USD	100.000	5,35%	Anual	Semi Bullet

No Corriente

Nº de Inscripción	Serie	Moneda	Monto Nominal Colocado MUS\$	Tasa interés contrato	Tipo de tasa de interés	Tipo de Amortización
839	B	USD	50.000	5,20%	Anual	Bullet
955	C	USD	100.000	5,35%	Anual	Semi Bullet

Los Bonos se presentan netos de costos de suscripción y compromiso.



.....

Empresa Emisora	País Empresa Emisora	Hasta 90 días MUS\$	Más de 90 días MUS\$	Total corriente MUS\$
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	-	49.911	49.911
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	-	759	759
Totales		-	50.670	50.670

Empresa Emisora	País Empresa Emisora	Más de 5 hasta 10 MUS\$	Total no corriente MUS\$
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	-	-
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	99.340	99.340
Totales		99.340	99.340

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Al 31 de diciembre de 2019

Corriente

Nº de Inscripción	Serie	Moneda	Monto Nominal Colocado MUS\$	Tasa interés contrato	Tipo de tasa de interés	Tipo de Amortización
955	C	USD	100.000	5,35%	Anual	Semi Bullet

No Corriente

Nº de Inscripción	Serie	Moneda	Monto Nominal Colocado MUS\$	Tasa interés contrato	Tipo de tasa de interés	Tipo de Amortización
839	B	USD	50.000	5,20%	Anual	Bullet
955	C	USD	100.000	5,35%	Anual	Semi Bullet

Las obligaciones financieras que establecen restricciones a la gestión de la Administración y el cumplimiento de ciertos indicadores financieros



Empresa Emisora	País Empresa Emisora	Hasta 90 días MUS\$	Total corriente MUS\$
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	754	754
Totales		754	754

Empresa Emisora	País Empresa Emisora	Más de 1 hasta 2 MUS\$	Más de 3 hasta 5 MUS\$	Más de 5 hasta 10 MUS\$	Total no corriente MUS\$
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	49.749	-	-	49.749
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.	Chile	-	-	99.216	99.216
Totales		49.749	-	99.216	148.965

cieros (*covenants*), se detalla en la Nota 36 de los presentes Estados Financieros Consolidados.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(D) PASIVOS FINANCIEROS POR ARRIENDO

Pasivos financieros por arriendo	Tasa de interés	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Menos de un año	4%	-	7.871
Total		-	7.871

Los pasivos por derechos de uso y arrendamiento financiero registrados a 31 de diciembre de 2019 y los gastos por depreciación e intereses registrados por el ejercicio transcurrido de 2019 corresponden tanto a los antiguos contratos de arrendamiento financiero como al efecto asociado en la aplicación de IFRS 16 desde el 1 de enero de 2019.

NOTA 23 CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

El detalle de las cuentas por pagar se resume como sigue:

Las cuentas por pagar representan principalmente valores adeudados a los proveedores habituales de servicios, en el curso normal de los negocios del grupo, y se detallan conforme a lo siguiente:

Corriente	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Costos operacionales	-	9.181
Consortios y otros	-	189
Administrativos	441	857
Dividendos	-	34
Otros	948	871
Totales	1.389	11.132



El detalle de los proveedores con pagos al día y vencidos al 31 de diciembre de 2020 es el siguiente:

Proveedores con pago al día:

Tipo de Proveedor	Montos según plazos de pago						Total MUS\$
	hasta 30 días MUS\$	31-60 MUS\$	61-90 MUS\$	91-120 MUS\$	121-365 MUS\$	366 y más MUS\$	
Productos	-	-	-	-	-	-	-
Servicios	1.389	-	-	-	-	-	1.389
Total	1.389	-	-	-	-	-	1.389

El detalle de Proveedores con pago al día y vencidos al 31 de diciembre del 2019 es el siguiente:

Proveedores con pago al día:

Tipo de Proveedor	Montos según plazos de pago						Total MUS\$
	hasta 30 días MUS\$	31-60 MUS\$	61-90 MUS\$	91-120 MUS\$	121-365 MUS\$	366 y más MUS\$	
Productos	1.281	-	-	-	-	-	1.281
Servicios	8.554	122	229	-	-	55	8.960
Total	9.835	122	229	-	-	55	10.241

Proveedores con plazos vencidos:

Tipo de Proveedor	Montos según días vencidos						Total MUS\$
	hasta 30 días MUS\$	31-60 MUS\$	61-90 MUS\$	91-120 MUS\$	121-180 MUS\$	181 y más MUS\$	
Servicios	507	258	6	7	16	97	891
Total	507	258	6	7	16	97	891

Al 31 de diciembre de 2020 no existen proveedores con plazos vencidos ni proveedores clasificados como no corrientes para dichos ejercicios. Al 31 de diciembre de 2019, el plazo promedio de pago de los proveedores con plazo vencido es de 35 días.

A la fecha de emisión del presente informe ninguna de las cuentas por pagar anteriormente expuestas devengan intereses para la Compañía.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 24 PROVISIONES

El detalle de las provisiones corrientes y no corrientes al 31 de diciembre de 2020 es el siguiente:

Corriente	Reclamaciones Legales MUS\$	Contratos Onerosos MUS\$	Participación en utilidades MUS\$	Otras Provisiones MUS\$	Total MUS\$
Saldo al 1 de enero de 2020	1.440	4.523	-	122	6.085
Adiciones del Período	325	-	1.499	54	1.878
Disminuciones del Período	(2.336)	-	-	(107)	(2.443)
Incremento (Decremento) operaciones descontinuadas	(311)	(4.523)	-	54	(4.780)
Traspaso desde (hacia) Provisiones No Corrientes	1.235	-	-	-	1.235
Reclasificación hacia pasivos para disposición clasificados como mantenidos para la venta (Operaciones Descontinuadas)	(28)	-	-	(53)	(81)
Saldo final de provisiones corrientes	325	-	1.499	70	1.894

No Corriente	Reclamaciones Legales MUS\$	Total MUS\$
Saldo al 1 de enero de 2020	11.000	11.000
Disminución del periodo	(2.241)	(2.241)
Traspaso desde (hacia) Provisiones Corrientes	(1.235)	(1.235)
Saldo final no corriente	7.524	7.524



El detalle de las provisiones corrientes y no corrientes al 31 de diciembre de 2019 es el siguiente:

Corriente	Reclamaciones Legales MUS\$	Contratos Onerosos MUS\$	Otras Provisiones MUS\$	Total MUS\$
Saldo al 1 de enero de 2019	1.791	47	200	2.038
Adiciones del Período	129	4.764	-	4.893
Disminuciones del Período	(1.415)	(288)	(78)	(1.781)
Traspaso desde (hacia) Provisiones No Corrientes	935	-	-	935
Saldo final de provisiones corrientes	1.440	4.523	122	6.085

No Corriente	Reclamaciones Legales MUS\$	Total MUS\$
Saldo al 1 de enero de 2019	11.935	11.935
Disminución del período	(935)	(935)
Traspaso desde (hacia) Provisiones Corrientes	-	-
Saldo final no corriente	11.000	11.000

Las provisiones por reclamaciones legales corresponden principalmente a juicios y otros procedimientos, incluyendo sus costos legales y posibles desembolsos, a los que se encuentra expuesta la Compañía, entre ellos los que se deriven de las investigaciones de las autoridades de libre competencia en el negocio de transporte de vehículos y contingencias asociadas a estos casos, según se indica Nota 36 de los presentes Estados Financieros Consolidados.

Bajo el concepto de contratos onerosos se provisiona la estimación de aquellos servicios ya comprometidos (viajes de naves en curso o contratos) sobre los cuales se tiene una estimación razonable de que los ingresos obtenidos no cubrirán los costos a incurrir a su término, por lo tanto, se espera que los viajes o contratos cierren con pérdidas operacionales. Se espera que estas provisiones sean utilizadas en el período corriente, considerando el ciclo de negocios de la Compañía, sin perjuicio que puedan tomarse nuevas provisiones en los períodos siguientes.

Es importante señalar que todas las reclamaciones y contingencias legales que se relacionan con la operación directa del negocio portacontenedores están hoy, luego de la fusión con HLAG en 2014, bajo la responsabilidad legal y financiera de HLAG y sus filiales, incluyendo sus costos legales y posibles desembolsos, aun cuando CSAV sea la parte reclamada. Para aquellas contingencias no relacionadas con la operación directa de este negocio, en que la Compañía ha estimado que pudiese tener desembolsos con una probabilidad razonable, se han establecido las provisiones correspondientes bajo los ítems Reclamaciones Legales y Otras Provisiones.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Al cierre de los presentes Estados Financieros Consolidados, se han clasificado en su porción corriente y no corriente todas las provisiones que mantienen la Compañía y sus subsidiarias, usando para ello la mejor estimación posible de plazos para su uso o consumo.

NOTA 25 OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

El detalle de los otros pasivos no financieros es el siguiente:

Corriente	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Dividendo mínimo por pagar*	66.643	-
Ingresos de viajes en curso	-	3.997
Total porción corriente	66.643	3.997

*Corresponde a la provisión del dividendo mínimo, equivalente al 30% de las utilidades del ejercicio.

El detalle de los otros pasivos no financieros es el siguiente:

No Corriente	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Otros pasivos no financieros	-	13
Total porción no corriente	-	13

Los Ingresos de viajes en curso corresponden a los ingresos documentados a la fecha de cierre de los estados financieros que estén asociados a viajes de transporte marítimo que a esa misma fecha se encuentren en tránsito hacia sus destinos, es decir, sin haber llegado aún al término del servicio de transporte contratado, momento en que se satisface la obligación de desempeño. Estos importes son presentados netos de los respectivos gastos en curso de cada viaje, y se trasladan a resultados una vez que dichos viajes terminan su recorrido, normalmente dentro de los 30 días siguientes.

Dentro de los Otros pasivos no financieros no corriente se incluyen garantías recibidas por el arriendo de bienes raíces y por la prestación de otros servicios que involucren el uso por parte de terceros de activos o equipos de la Compañía.



NOTA 26 OBLIGACIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

a) Gasto por beneficios a los empleados

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Sueldos y Salarios	2.177	4.736
Beneficios a Corto Plazo a los Empleados	1.428	120
Total gastos por beneficio	3.605	4.856

b) Provisiones por beneficios a los empleados

	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Vacaciones por Pagar	114	144
Otros beneficios	90	1.384
Total provisiones por beneficios a los empleados	204	1.528

Tanto al 31 de diciembre de 2020 y 2019 no se registran provisiones por beneficios a los empleados clasificadas como no corrientes.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 27 CLASES DE ACTIVOS Y PASIVOS FINANCIEROS

El valor contable y razonable de activos y pasivos financieros consolidados, se muestra la siguiente tabla:

Descripción de los activos financieros	Nota	Corriente		No Corriente		Valor razonable	
		al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	7	81.668	53.619	-	-	81.668	53.619
Otros activos financieros	8	-	-	63	63	63	63
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	9	128	16.234	-	-	128	16.234
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	10	-	74	-	-	-	74
Totales		81.796	69.927	63	63	81.859	42.123

Descripción de los pasivos financieros	Nota	Corriente		No Corriente		Valor razonable	
		al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Préstamos Bancarios	22	14.231	45.286	65.753	24.731	81.428	70.797
Obligaciones con el público	22	50.670	754	99.340	148.965	151.259	151.254
Arrendamiento financiero	22	-	7.871	-	-	-	7.871
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar	23	1.389	11.132	-	-	1.389	11.132
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	10	-	30.301	-	-	-	30.109
Totales		66.290	95.344	165.093	173.696	234.076	271.163



Las tasas de interés promedio ponderadas utilizadas en la determinación del valor razonable de los pasivos financieros al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, se detallan a continuación:

	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
Pasivo financiero a tasa variable	2,79%	4,27%
Pasivo financiero a tasa fija	5,33%	5,30%

Los demás activos y pasivos financieros se encuentran a valor razonable o su valor contable es una aproximación al valor razonable.

NOTA 28 PATRIMONIO Y RESERVAS

(a) Cambios en el Capital Emitido

(i) Capital y Prima de Acciones

El capital suscrito y pagado al 31 de diciembre de 2020 asciende a US\$ 2.517.658.188,66 dividido en 51.319.876.188 acciones, la prima de emisión a US\$ 94.961.850,45 totalizando un monto de US\$ 2.612.620.039,11, neto de los costos de emisión y colocación de acciones incurridos a la fecha. Al 31 de diciembre de 2019 el capital suscrito y pagado asciende a US\$ 3.493.519.703,09 dividido en 36.796.876.188 acciones.

(ii) Acuerdos de aumento de Capital

En Junta Extraordinaria de Accionistas, celebrada el día 19 de mayo de 2020, se acordó ejecutar las siguientes acciones:

- a. Reconocer, para los fines que sean pertinentes, la disminución de pleno derecho del capital social producida con efecto a contar del 31 de marzo de 2020, conforme a lo dispuesto en el Artículo 24 de la Ley de Sociedades Anónimas, en US\$ 93.052.631,58, representativos de 3.400.000.000 acciones, correspondiente al saldo no colocado del aumento de capital acordado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de 30 de marzo de 2017, de modo que el capital de la Sociedad quede en el monto efectivamente suscrito y pagado de US\$ 3.366.055.751,59, dividido en 36.796.876.188 acciones, de una misma serie, sin valor nominal;
- b. Reconocer capitalizada, conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley de Sociedades Anónimas, el mayor valor o "Primas de emisión" por la cantidad de US\$ 127.453.951,50, producto de la colocación de 6.100.000.000 acciones emitidas con cargo al aumento de capital aprobado por la Junta Extraordinaria de Accionistas de 30 de marzo de 2017, de modo que el capital social quede en US\$ 3.493.509.703,09, dividido en 36.796.876.188 acciones, de una misma serie, sin valor nominal, íntegramente suscrito y pagado;

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

- c. Deducir la cuenta de "Costos de emisión y colocación de acciones", por la suma de US\$ 1.127.819,75, del capital pagado, de modo que el capital social quede en US\$ 3.492.381.883,34, dividido en 36.796.876.188 acciones, de una misma serie, sin valor nominal, íntegramente suscrito y pagado;
- d. Acordar una disminución del capital de la Compañía por la cantidad de US\$ 1.228.876.194,69, sin alterar el número y características de las acciones en que se divide, esto es, desde la cantidad de US\$ 3.492.381.883,34 dividido en 36.796.876.188 acciones, de una misma serie, sin valor nominal, íntegramente suscrito y pagado, a la cantidad de US\$ 2.263.505.688,65, dividido en 36.796.876.188 acciones, de una misma serie, sin valor nominal, íntegramente suscrito y pagado, mediante la absorción de la totalidad de las pérdidas acumuladas de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 por el mismo valor de US\$ 1.228.876.194,69;
- e. Aumentar el capital social desde la cantidad de US\$ 2.263.505.688,65, dividido en 36.796.876.188 acciones, de una misma serie, sin valor nominal, íntegramente suscrito y pagado, a la cantidad de US\$ 2.613.505.688,65, dividido en 56.796.876.188 acciones, de una misma serie, sin valor nominal; El aumento de capital, ascendente a la cantidad de US\$ 350.000.000, se enterará mediante la emisión de 20.000.000.000 de acciones de pago, las cuales deberán ser emitidas, suscritas y pagadas dentro del plazo máximo que vence el 19 de mayo del año 2023; y
- f. Adoptar las reformas de estatutos sociales y todos los demás acuerdos, que fueren necesarios o convenientes para la materialización de las decisiones resueltas en esta junta.

(b) Emisión de acciones de pago

Con fecha 13 de julio de 2020, se inscribió en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero, con el N° 1.092, la emisión de 20.000.000.000 acciones de pago, de una única serie y sin valor nominal, por un monto total de US\$ 350.000.000,00, con cargo al aumento de capital señalado.

De la emisión de las 20.000.000.000 acciones nuevas inscritas en el Registro de Valores, 14.523.000.000 se ofreció a los accionistas de la Compañía, quienes tuvieron el derecho de suscribir 0,39468024203 acciones nuevas por cada acción inscrita en el Registro de Accionistas al día 21 de agosto de 2020. Estas acciones fueron ofrecidas al precio de 0,0241 dólares por acción y pagadas al contado en el acto de su suscripción, en dinero efectivo, vale vista bancaria, transferencia electrónica de fondos o cualquier otro instrumento o efecto representativo de dinero pagadero a la vista.

El período ordinario de opción preferente (POP1) fue desde el 27 de agosto de 2020 hasta el 25 de septiembre de 2020, donde se suscribieron y pagaron un 98,23% de la nueva emisión (equivalentes a US\$ 343 millones).



Con fecha 13 de octubre de 2020 concluyó la segunda vuelta donde fueron suscritas y pagadas un total de 247.378.470 acciones, las que junto con las 14.265.792.397 acciones que ya habían sido suscritas en el POP, sumaron un total de 14.513.170.867 acciones, correspondientes al 99,93% del total de la colocación. De esta forma, quedó un remanente de 9.829.133 acciones.

Con fecha 16 de octubre de 2020, dicho remanente de 9.829.133 acciones fue finalmente colocado en forma íntegra mediante dos remates simultáneos. De esta forma el total suscrito y pagado alcanzó a US\$ 350 millones lo que representó un 100% sobre el capital emitido para dicho proceso.

(c) Movimientos de acciones para 2020 y 2019

El detalle de acciones al 31 de diciembre de 2020 es el siguiente:

Serie	Número de acciones suscritas	Número de acciones pagadas	Número de acciones con derecho a voto
Única	51.319.876.188	51.319.876.188	51.319.876.188

En número de acciones	al 31 de diciembre de 2020 Acciones comunes	al 31 de diciembre de 2019 Acciones comunes
Emitidas al 1 de enero	36.796.876.188	36.796.876.188
Provenientes de emisión de capital	14.523.000.000	-
Total al final del ejercicio	51.319.876.188	36.796.876.188

(d) Costos de Emisión de Acciones

Al 31 de diciembre de 2020 los costos de emisión, asociados a aumentos de capital ascienden a MUS\$ 940 y se presentan netos de la prima de emisión. Al 31 de diciembre de 2019 los costos por este concepto ascienden MUS\$ 1.128.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(e) Otras Reservas

El detalle de otras reservas patrimoniales es el siguiente:

	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Reserva por diferencias de cambio por conversión	(1.940)	(13.385)
Reserva de Cobertura de flujo de caja	(4.564)	(7.406)
Reserva de ganancias y pérdidas por planes de beneficios definidos	(35.111)	(16.628)
Otras Reservas Varias	(3.575)	(3.028)
Total reservas	(45.190)	(40.447)

Explicación de los movimientos:

Reserva por Diferencias de Cambio por Conversión

La reserva de conversión comprende todas las diferencias en moneda extranjera que surgen de la conversión a la moneda funcional del grupo de consolidación de los estados financieros de las entidades que forman parte de éste, pero poseen una moneda funcional distinta, acorde a la metodología de conversión de moneda definida en NIC N° 21. Notar que lo anterior aplica tanto al Grupo CSAV como también a los grupos de consolidación de sus asociadas y negocios conjuntos, como es el caso de HLAG.

El saldo y movimiento de la reserva de conversión se explica a continuación:

	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero	(13.385)	(11.308)
Subsidiarias y otras inversiones	(11)	6
Participación en asociadas y negocios conjuntos (Nota 15)	11.456	(2.083)
Saldo final	(1.940)	(13.385)



Reserva de Cobertura de Flujo de Caja

La reserva de cobertura comprende la porción efectiva del efecto acumulado neto en el valor razonable de los instrumentos de cobertura de flujo de caja relacionados con transacciones cubiertas que aún no han sido realizadas. El movimiento del período se explica por la realización efectiva de las coberturas contables reconocidas durante el período y por la toma de nuevas coberturas.

El saldo y movimiento de la reserva de cobertura se explica a continuación:

	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero	(7.406)	(3.233)
Impuesto diferido por coberturas	(18)	552
Participación en asociadas y negocios conjuntos (Nota 15)	2.860	(4.725)
Saldo final	(4.564)	(7.406)

Reserva de Ganancias y Pérdidas por Planes de Beneficios Definidos

La reserva de Ganancias actuariales por beneficios post empleo comprende la variación de los valores actuariales de la provisión de planes de beneficios definidos.

El saldo y movimiento de esta reserva se explica a continuación:

	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero	(16.628)	1.068
Participación en asociadas y negocios conjuntos (Nota 15)	(18.483)	(17.696)
Saldo final	(35.111)	(16.628)

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Otras Reservas Varias

El saldo y movimiento de las otras reservas varias se explican a continuación:

	al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero	(3.028)	3.579
Costos de emisión de acciones	1.128	79
Participación en asociadas y negocios conjuntos (Nota 15)	(1.675)	(6.686)
Saldo final	(3.575)	(3.028)

(f) Dividendos y ganancias (pérdidas) acumuladas

La política de dividendos indicada en la Nota 3.29 de los presentes Estados Financieros Consolidados, establece que las utilidades a distribuir corresponderán al 30% de la utilidad líquida distributable que se determina conforme a las instrucciones impartidas en la circular 1945 de la CMF.

La utilidad líquida distributable se determina, tomando como base la "ganancia atribuible a los controladores", presentada en el Estado de Resultados Consolidados de cada período. Dicha utilidad será ajustada, de ser necesario, de todas aquellas ganancias generadas como consecuencia de una variación en el valor razonable de ciertos activos y pasivos, y que al cierre del período no estén realizadas. De esta forma, dichas ganancias serán restituidas a la determinación de la utilidad líquida distributable, en el período que éstas se realicen o devenguen.

En relación a los ajustes de primera adopción a las NIIF (en inglés, IFRS), incluidos en los resultados acumulados al 31 de diciembre de 2009, la Sociedad ha definido que se mantengan como utilidades no distribuibiles. Dichos ajustes de primera adopción, y para los fines de determinar el saldo de Ganancias o Pérdidas Acumuladas Distribuibiles, son controlados en forma independiente, y no son considerados al momento de determinar dicho saldo.

A continuación, se presenta un cuadro con la determinación de la utilidad líquida distributable al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019.



	al 31 de diciembre de 2020		al 31 de diciembre de 2019	
	MUS\$		MUS\$	
Resultado distribuable inicial		(1.369.360)		(1.493.897)
Dividendos Distribuidos		(66.643)		-
Ganancia (pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora		222.145		124.616
Otros ajustes al resultado líquido distribuable		140.484		-
Absorción de pérdidas acumuladas		1.228.876		(79)
Utilidad líquida distribuable		155.502		(1.369.360)
Ganancia (Pérdida) Acumulada		155.502		(1.228.876)

NOTA 29 INGRESOS ORDINARIOS, COSTOS DE EXPLOTACIÓN Y GASTOS DE ADMINISTRACIÓN

Al 31 de diciembre de 2020 tal como lo indica la Nota 2 b) y Nota 35, los Ingresos Ordinarios y los Costos de Explotación han sido presentados como operaciones descontinuadas.

El detalle de los gastos de administración se indica en el siguiente cuadro:

Gasto de Administración	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	RE-EXPRESADO 2019 MUS\$
Gastos en remuneraciones del personal	(3.605)	(4.856)
Gastos por asesorías y servicios	(2.475)	(3.303)
Gastos de comunicación e información	(241)	(242)
Depreciación y amortización	(132)	(143)
Otros	(4.185)	(1.644)
Total Gasto de administración	(10.638)	(10.188)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 30 OTROS INGRESOS POR FUNCIÓN Y OTRAS GANANCIAS (PÉRDIDAS)

(a) Otros Ingresos, por función

Por el ejercicio terminado Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se consideran en este rubro los siguientes resultados:

Otros Ingresos	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Arriendos de Inmuebles	708	1.098
Total Ingresos de actividades ordinarias	708	1.098

(b) Otras ganancias (pérdidas)

Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020, se consideran en este rubro el siguiente resultado:

- (i) Ingresos asociados a la venta de inmuebles clasificados como propiedad de inversión, por un monto neto de MU\$ 375
- (ii) Otros resultados asociados a la operación del segmento otros servicios de transporte equivalente a una pérdida de MU\$ 70

Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019, no se presentan otras ganancias (pérdidas)

- (i) Ingresos asociados a la venta de inmuebles clasificados como propiedad de inversión, por un monto neto de MU\$ 934
- (ii) Otros resultados asociados a la operación del segmento otros servicios de transporte equivalente a una utilidad de MU\$ 383

NOTA 31 INGRESOS Y COSTOS FINANCIEROS

El detalle de los ingresos y costos financieros se indica en el siguiente cuadro:

Ingresos Financieros	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Ingresos por intereses en depósitos a plazo	271	592
Total Ingresos financieros	271	592



Gastos Financieros	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Gastos por intereses de obligaciones financieras	(12.073)	(8.079)
Gastos por intereses de otros instrumentos financieros	(8.940)	(1.257)
Otros gastos financieros	(2.193)	(823)
Total Costos financieros	(23.206)	(10.159)

NOTA 32 DIFERENCIAS DE CAMBIO

Las Diferencias de cambio por partidas en monedas extranjeras, distintas a las generadas por inversiones financieras a valor razonable con cambios en resultados, fueron abonadas (cargadas) a los resultados de cada ejercicio según el siguiente detalle:

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	(1.465)	6
Deudores Comerciales y Otras Cuentas por Cobrar, Neto	(37)	(23)
Cuentas por cobrar por Impuestos Corrientes	6	16
Total Activo	(1.496)	(1)
Provisiones	(5)	6
Acreedores Comerciales y Otras Cuentas por Pagar	50	(28)
Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas	(1)	1
Cuentas por Pagar por Impuestos	-	-
Total Pasivo	44	(21)
Total Diferencias de Cambio	(1.452)	(22)

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 33 MONEDA EXTRANJERA

Activos corrientes	Moneda	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	CLP	819	162
	USD	80.805	52.343
	EUR	44	126
	BRL	-	1
	YUAN	-	896
	OTRAS	-	91
Otros activos no financieros, corrientes	USD	-	117
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	CLP	128	202
	USD	-	15.847
	EUR	-	19
	BRL	-	155
	OTRAS	-	11
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	CLP	-	74
Inventarios	USD	-	1.884
Activos por impuestos, corrientes	CLP	263	356
Grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	USD	139	306
Total de activos corrientes	CLP	1.210	794
	USD	80.944	70.497
	EUR	44	145
	BRL	-	156
	YUAN	-	896
	OTRAS	-	102
Totales		82.198	72.590



Activos no Corrientes	Moneda	al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
Otros activos financieros, no corrientes	USD	63	63
Otros activos no financieros, no corrientes	USD	1	1
Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación	USD	2.738.113	2.168.383
Plusvalía	USD	-	17
Propiedades, planta y equipo	USD	2.366	10.969
Propiedades de inversión	USD	9.558	10.870
Activos por impuestos diferidos	USD	203.733	254.487
Total de activos no corrientes	USD	2.953.834	2.444.790
	Totales	2.953.834	2.444.790
	CLP	1.210	794
	USD	3.034.778	2.515.287
	EUR	44	145
	BRL	-	156
	YUAN	-	896
	OTRAS	-	102
	Totales	3.036.032	2.517.380
TOTAL DE ACTIVOS			

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Pasivos Corrientes	Moneda	al 31 de diciembre de 2020			al 31 de diciembre de 2019		
		90 días MUS\$	90 días a 1 año MUS\$	Total MUS\$	90 días MUS\$	90 días a 1 año MUS\$	Total MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	USD	5.148	59.753	64.901	13.507	40.404	53.911
	CLP	1.114	-	1.114	2.838	-	2.838
	USD	138	-	138	7.682	-	7.682
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	EUR	137	-	137	384	-	384
	BRL	-	-	-	163	-	163
	OTRAS	-	-	-	65	-	65
	CLP	-	-	-	78	-	78
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	USD	-	-	-	30.223	-	30.223
	CLP	1.499	-	1.499	-	-	-
Otras provisiones, corrientes	USD	395	-	395	6.085	-	6.085
Pasivos por Impuestos, corrientes	USD	4	-	4	947	-	947
	CLP	114	-	114	144	-	144
Provisiones por beneficios a los empleados, corrientes	USD	90	-	90	1.384	-	1.384
	CLP	66.643	-	66.643	-	-	-
Otros pasivos no financieros, corrientes	USD	-	-	-	3.997	-	3.997
	CLP	-	-	-	-	-	-
	USD	175	-	175	81	-	81
Grupo de pasivos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	EUR	-	-	-	-	-	-
	BRL	-	-	-	-	-	-
	OTRAS	-	-	-	-	-	-
	CLP	69.370	-	69.370	3.060	-	3.060
	USD	5.950	59.753	65.703	63.906	40.404	104.310
Total de pasivos corrientes	EUR	137	-	137	384	-	384
	BRL	-	-	-	163	-	163
	OTRAS	-	-	-	65	-	65
	Totales	75.457	59.753	135.210	67.578	40.404	107.982



Pasivos No Corrientes	Moneda	al 31 de diciembre de 2020				al 31 de diciembre de 2019			
		1 a 3 años MUS\$	3 a 5 años MUS\$	5 a 10 años MUS\$	Total MUS\$	1 a 3 años MUS\$	3 a 5 años MUS\$	5 a 10 años MUS\$	Total MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes	USD	65.753	-	99.340	165.093	69.788	4.692	99.216	173.696
Otras provisiones, no corrientes	USD	7.524	-	-	7.524	11.000	-	-	11.000
Pasivo por impuestos diferidos	USD	5.273	-	-	5.273	502	-	-	502
Otros pasivos no financieros, no corrientes	CLP	-	-	-	-	13	-	-	13
Total de pasivos no corrientes	USD	78.550	-	99.340	177.890	81.290	4.692	99.216	185.198
	CLP	-	-	-	-	13	-	-	13
	Totales	78.550	-	99.340	177.890	81.303	4.692	99.216	185.211
	CLP				69.370				3.073
	USD				243.593				289.508
TOTAL DE PASIVOS	EUR				137				384
	BRL				-				163
	OTRAS				-				65
	Totales				313.100				293.193

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 34 GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCIÓN

El resultado por acción Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se determina de acuerdo a lo siguiente:

	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	RE-EXPRESADO 2019 MUS\$
Utilidad (Pérdida) de operaciones continuadas atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	222.765	130.300
Utilidad (Pérdida) de operaciones descontinuadas, atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	(620)	(5.684)
Utilidad (Pérdida) atribuible a tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora	222.145	124.616
Promedio ponderado de acciones	41.538.395.260	36.796.876.188
Ganancia (Pérdida) por acción de operaciones continuadas US\$	0,0054	0,0035
Ganancia (Pérdida) por acción de operaciones descontinuadas US\$	(0,0000)	(0,0001)
Ganancia (Pérdida) por acción US\$	0,0054	0,0034

Número de acciones suscritas y pagadas	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020	2019
Emitidas al 1 de enero	36.796.876.188	36.796.876.188
Provenientes de emisión de capital	14.523.000.000	-
Emitidas al cierre del ejercicio	51.319.876.188	36.796.876.188
Promedio ponderado de acciones	41.538.395.260	36.796.876.188



.....

NOTA 35 OPERACIONES DESCONTINUADAS

Según se describe en la Nota 2b) del presente informe, en virtud de que la Compañía ejecutó un plan de disposición de sus unidades de negocios de freight forwarder y operación logística operada por las filiales Norgistics (en adelante "Norgistics") y su unidad de negocio de transporte marítimo de vehículos (en adelante Car Carrier), las cuales operan dentro del segmento de otros servicios de transporte definido en la Nota 6 de este informe, se ha definido clasificar a dichas unidades de negocios, en los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020, como mantenida para la venta y como operaciones descontinuadas, de conformidad con las disposiciones de la NIIF N°5.

Según lo anteriormente descrito, y considerando las demás disposiciones de la NIIF N°5, las actividades y transacciones de la unidades de negocios antes descritas deben considerarse en adelante como operaciones descontinuadas, y presentarse de manera separada en el Estado Consolidado de Resultados, presentando a su vez en esta nota la apertura separada de los resultados de la unidad descontinuada, así como también los flujos de efectivo netos asociados a las actividades de operación, inversión y financiamiento.

En la sección a) esta nota se presenta un detalle de cada uno de los rubros de activos y pasivos de Norgistics y Car Carrier a ser enajenados o descontinuados en la disposición, los cuales, como fue explicado en el párrafo precedente, han sido clasificados como mantenidos para la venta. A la vez, en las secciones b) y c) de esta nota, se presenta el detalle de los resultados de las operaciones descontinuadas y la apertura de sus flujos netos de efectivo, respectivamente, de forma comparativa con los mismos períodos del año anterior.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

(A) ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE OPERACIONES DESCONTINUADAS

ACTIVOS Y PASIVOS	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2019 MUS\$
ACTIVOS CORRIENTES		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	-	51
Inventarios	-	-
Activos por impuestos, corrientes	139	163
Total de activos corrientes	139	214
ACTIVOS NO CORRIENTES		
Activos intangibles distintos de la plusvalía	-	81
Propiedades de inversión	-	11
Total de activos no corrientes	-	92
TOTAL DE ACTIVOS (Grupo de activos para la disposición clasificado como mantenidos para la venta)	139	306
PASIVOS CORRIENTES		
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	147	75
Otras provisiones, corrientes	27	-
Pasivos por Impuestos, corrientes	1	6
Total de pasivos corrientes	175	81
TOTAL DE PASIVOS (Grupo de pasivos para la disposición clasificado como mantenidos para la venta)	175	81

**(B) ESTADO DE RESULTADOS DE OPERACIONES DESCONTINUADAS**

ESTADO DE RESULTADOS	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Ganancia (pérdida)		
Ingresos de actividades ordinarias	17505	92.955
Costo de ventas	(17.035)	(93.878)
Ganancia bruta	470	(923)
Otros ingresos, por función	32	-
Gasto de administración	(1.019)	(2.573)
Otras ganancias (pérdidas)	(47)	140
Ganancias (pérdidas) de actividades operacionales	(564)	(3.356)
Costos financieros	(60)	(746)
Diferencias de cambio	51	2
Ganancia (Pérdida), antes de impuestos	(573)	(4.100)
Gasto por impuesto a las ganancias	(47)	(1.584)
Ganancia (Pérdida)	(620)	(5.684)

(C) ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO NETOS DE OPERACIONES DESCONTINUADAS

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	Por el ejercicio terminado al 31 de diciembre	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	9.295	39.078
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	-	-
Flujos de efectivo netos utilizados en de actividades de financiación	(7.931)	(33.317)
Incremento en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	1.364	5.761
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	62	(14)
Incremento de efectivo y equivalente al efectivo	1.426	5.747

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 36 CONTINGENCIAS Y COMPROMISOS

(A) GARANTÍAS OTORGADAS POR LA COMPAÑÍA

- (i) **Garantías bancarias:** Al 31 de diciembre de 2020, existe una garantía bancaria otorgada por Scotiabank Chile (Carta de Crédito Stand By) por un monto de US\$ 300.000, y con vencimiento al 30 de abril de 2021, destinada a dar cumplimiento a la normativa local en EE.UU. bajo el contexto de la operación de transportes de vehículos.
- (ii) **Documentos en garantía:** Existen garantías menores, principalmente asociadas a arrendos de inmuebles en subsidiarias, cuyo detalle no es relevante proporcionar para la interpretación de los presentes Estados Financieros Consolidados.

(B) OTRAS SITUACIONES LEGALES

La Compañía es parte demandada en algunos litigios y arbitrajes por indemnización de daños y perjuicios ocasionadas en el transporte de la carga. Mayoritariamente sus eventuales contingencias de pérdida están cubiertas por los seguros contratados. Para la porción no cubierta por seguros, incluyendo en ello el costo de los respectivos deducibles, existen provisiones suficientes para cubrir el monto de las contingencias estimadas como probables. El monto de las respectivas provisiones se presenta en la nota 24 del presente informe, dentro de las provisiones por reclamaciones legales.

En relación con los procesos de investigación por infracción a la normativa de libre competencia en el negocio de transporte de vehículos (Car Carrier), en el período comprendido entre el 31 diciembre de 2018 y el 31 de diciembre de 2020, podemos comentar lo siguiente:

- (i) Con fecha 27 de enero de 2015, la Fiscalía Nacional Económica de Chile (FNE) presentó un requerimiento en contra de diversas empresas navieras, incluyendo a la Compañía, por infracción a lo establecido en la letra a) del artículo 3° del Decreto Ley N°211 de 1973, sobre Defensa de la Libre Competencia (DL 211), en el negocio de transporte de vehículos (Requerimiento). Tal como se señala en el Requerimiento y conforme con lo establecido en el artículo 39 bis del DL 211, la Compañía es acreedora de una exención de multa en relación con las conductas a las que se refiere el Requerimiento, dada su cooperación con la investigación de la FNE. El 24 de abril de 2019 el TDLC falló la causa, eximiendo del pago de multa a CSAV por ser acreedora del beneficio de la delación compensada y haber acreditado el cumplimiento de los requisitos para acceder al mismo. Algunos de los intervinientes en la causa interpusieron recursos de reclamación ante la Excm. Corte Suprema en contra de la sentencia del TDLC de fecha 24 de abril de 2019, la que resolvió las reclamaciones interpuestas con fecha 14 de agosto de 2020, aumentando la multa impuesta a una de las navieras sancionadas por el



TDLC y multando a las restantes navieras que no fueron sancionadas por dicho Tribunal, a excepción de CSAV, ya que la Corte confirmó la inmunidad de la Compañía, eximiéndola del pago de multas.

- (ii) Con fecha 17 de abril de 2019 la Comisión de Competencia de Sudáfrica presentó un requerimiento en contra de la Compañía derivado de supuestas conductas anticompetitivas en el marco de la negociación de un contrato en el año 2011 para el transporte de vehículos desde Sudáfrica a Europa. El requerimiento se encuentra en tramitación ante el Tribunal de Competencia sudafricano, por tanto, no es posible estimar a esta fecha si tendrá algún impacto económico para CSAV.
- (iii) El 23 de agosto de 2019 CSAV fue notificada de una demanda de indemnización de daños y perjuicios interpuesta por Daimler AG en contra de la Compañía y las navieras MOL, WWL, K-Line y NYK, ante el Tribunal Superior de Justicia, Tribunales de Comercio y Propiedad, de Inglaterra y Gales. La demanda se basa en supuestas pérdidas sufridas por la demandante como resultado de acuerdos o prácticas concertadas entre los demandados y otros en relación con el suministro de servicios de transporte marítimo internacional de carga roll-on roll-off (denominados "Servicios RoRo") en el periodo comprendido entre febrero de 1997 y, como mínimo, el 6 de septiembre de 2012. Con fecha 26 de septiembre de 2019 CSAV contestó la demanda, objetando, entre otros, el periodo comprendido en el libelo. Habiendo las partes alcanzado un acuerdo, la Compañía a la fecha no es parte interviniente del procedimiento en comento.
- (iv) Durante el segundo semestre de 2020 la Compañía fue notificada de una demanda de clase interpuesta en su contra y de las navieras MOL, WWL/Eukor, K-Line y NYK, ante el Tribunal de Apelación de Competencia (Competition Appeal Tribunal) del Reino Unido. Dicha demanda se interpuso luego del fallo adoptado por la Comisión Europea en el mes de febrero de 2018. A la fecha se encuentra pendiente la certificación de la clase y aún no corren plazos en contra de la Compañía para presentar su defensa, por lo que el procedimiento se encuentra en una etapa muy preliminar. Dicho esto, no es posible estimar el impacto económico para CSAV derivado de un eventual resultado del juicio.
- (v) Adicionalmente, CSAV se encuentra en la actualidad demandada en procedimientos seguidos en tribunales en Inglaterra (demanda de Jaguar Land Rover) y Chile (demanda de la Asociación Regional de Consumidores Adultos Mayores Región del Bío Bío) derivados también de las investigaciones por infracción a la normativa de libre competencia en el negocio de transporte de vehículos (Car Carrier) ante distintas autoridades o jurisdicciones. Dichas demandas no han sido notificadas a la Compañía por lo que no es posible estimar a la fecha si tendrán algún impacto económico para CSAV.

Cabe destacar que, al 31 de diciembre de 2020 se han formulado reclamaciones a la Compañía relacionadas con su negocio de portacontenedores previo a su fusión con HLAG. No obstante, acorde a las disposiciones del contrato de fusión entre la Compañía y HLAG, todas las contingencias legales que se relacionan con la operación del negocio portacontenedores están hoy bajo la responsabilidad legal y financiera de HLAG, incluyendo sus costos legales y posibles desembolsos, aun cuando la Compañía sea la parte reclamada.

N

otas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

Con fecha 29 de abril de 2019 se recibió la Citación N° 43 emitida por el Servicios de Impuestos Internos, mediante la cual este último solicitó a la Compañía aclarar algunas partidas referidas a la Declaración de Impuesto de los Años Tributarios 2016 y 2017, correspondiente a gastos asociados al pago de multas, indemnizaciones y/o infracciones pagadas en el exterior relacionadas al caso Car Carrier. Con fecha 28 de junio de 2019 la Compañía respondió, dentro de los plazos legales, a dicha Citación aportando todos los antecedentes solicitados por el organismo fiscalizador y posteriormente con fecha 13 de agosto de 2019 aportó antecedentes adicionales. No obstante, el Servicio de Impuesto Internos ("SII") estimó que las multas fiscales pagadas en el exterior durante el año comercial 2015 y año comercial 2016 corresponden a gastos rechazados.

En consecuencia, con fecha 30 de agosto de 2019 la Compañía recibió las Liquidaciones de Impuesto N° 95 al N° 98 por un monto ascendente a MUS\$2.670 más intereses y multas a dicha fecha, alcanzando un monto total de MUS\$4.594. El 16 de octubre de 2019 CSAV interpuso dentro de plazo una Reposición Administrativa Voluntaria o RAV en contra de las mencionadas Liquidaciones de Impuesto N° 95 a la N° 98 de agosto de 2019. El 22 de enero de 2020, el SII resolvió mediante Resolución Exenta N°110539/2020 esta RAV, resultando de dicha reposición un pago por MUS\$1.119, solucionándose totalmente esta controversia.

(C) GARANTÍAS POR COMPROMISOS FINANCIEROS

Con fecha 13 de enero de 2020 la Compañía firmó con Quiñenco S.A. un Stock Pledge Agreement sobre 3.890.949 acciones de HLAG, para garantizar el pago del préstamo obtenido con su matriz para la adquisición de dichas acciones, según se indica en Nota 10. No obstante, como se indica también en dicha Nota, el citado préstamo fue íntegramente pagado con fecha 21 de octubre de 2020, razón por la cual, al cierre de los presentes Estados Financieros, se encuentran alzadas las prendas constituidas sobre acciones de HLAG.



(D) RESTRICCIONES A LA GESTIÓN

Las obligaciones financieras de CSAV establecen restricciones a la gestión de la administración y el cumplimiento de ciertos indicadores financieros (covenants), según se detalla en la siguiente tabla:

Indicadores	31-12-20	31-12-19
Total de Pasivos / Patrimonio Total < 1,30 veces	0,11	0,13
Total de Pasivos [MUSD]	313.100	293.193
Patrimonio Total [MUSD]	2.722.932	2.224.187
Activos libres de gravámenes / Deuda financiera sin garantías del emisor >= 1,30 veces	13,20	10,07
Total de Activos [MUSD]	3.036.032	2.517.380
Activos sujeto de gravámenes [MUSD] (*)	-	-
Activos libres de gravámenes [MUSD]	3.036.032	2.517.380
Otros pasivos financieros corrientes [MUSD]	64.901	53.911
Otros pasivos financieros no corrientes [MUSD]	165.093	173.696
Pasivos financieros por arriendos (IFRS 16) [MUSD] (*)	-	(7.871)
/a/ Otros pasivos financieros corrientes y no corrientes netos de IFRS 16 [MUSD]	229.994	219.737
Cuentas comerciales y por pagar corrientes y no corrientes [MUSD]	1.389	11.132
Cuentas comerciales y por pagar que no devenguen intereses [MUSD] (*)	(1.389)	(11.132)
/b/ Cuentas comerciales por pagar que devenguen intereses [MUSD]	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes [MUSD]	-	30.301
Cuentas por pagar a entidades relacionadas que no devenguen intereses [MUSD] (*)	-	(107)
/c/ Cuentas por pagar a entidades relacionadas que devenguen intereses [MUSD]	-	30.194
Deuda Financiera (/a/+ /b/+ /c/) [MUSD]	229.994	249.930
Deuda Financiera con garantías del emisor [MUSD]	-	-
Deuda Financiera sin garantías del emisor [MUSD]	229.994	249.930
Activos Totales >= USD 1.614 millones	3.036.032	2.517.380
Total de Activos [MUSD]	3.036.032	2.517.380

(*) Ajustes según notas 10, 22, 23 y 36 de los Estados Financieros del Emisor.

Al 31 de diciembre de 2020 la Compañía cumple holgadamente con las restricciones.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2020

NOTA 37 MEDIO AMBIENTE

La Compañía posee una Política de Calidad y Medioambiente, la cual se traduce en la implementación de diversas iniciativas de eficiencia energética operacional y del cumplimiento de las regulaciones internacionales de protección al medio ambiente. Para el seguimiento y control sus políticas y programas, la Compañía mantiene internamente un sistema integrado de gestión de la calidad y medio ambiente, el cual es auditado externamente por un ente certificador internacional respecto a las normas ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004.

NOTA 38 SANCIONES

Durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 Al 31 de diciembre de 2020 y durante todo el ejercicio 2019, la Compañía, sus subsidiarias, directores y gerentes no han recibido sanciones de parte de la CMF. Asimismo, no ha habido sanciones significativas a la Compañía y sus subsidiarias de otras entidades administrativas o jurisdicciones, distintas a las indicadas en la Nota 36 de los presentes Estados Financieros Consolidados.

NOTA 39 HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

En el período comprendido entre el cierre de los presentes Estados Financieros Consolidados y su emisión, han ocurrido hechos significativos para la Compañía y que se presentan como hechos posteriores:

- a) Con fecha 26 de febrero de 2020, el comité ejecutivo de Hapag-Lloyd AG informó al mercado su resolución de proponer a la Junta General Anual de Accionistas (AGM) la distribución de un dividendo de EUR 3,50 por acción, equivalente a un total de EUR 615,2 millones. El monto del dividendo que correspondería a CSAV Germany Container Holding GmbH se estima en EUR 184,6 millones. La fecha estimada de pago del dividendo aún no se conoce, pero sería posterior a la realización de la AGM antes mencionada citada para el 28 de mayo de 2021.

Entre el 1 de enero de 2021 y la fecha de emisión de los presentes estados financieros consolidados, la Administración de la Compañía no tiene conocimiento de otros hechos posteriores que afecten significativamente la situación financiera y/o resultados integrales de Compañía Sud Americana de Vapores S.A. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2020.



.....





Análisis Razonado

En base a los Estados Financieros
Consolidados

al 31 de diciembre de 2020

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FINANCIERA

A) ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

Los principales rubros de activos, pasivos y patrimonio al cierre de cada periodo son los siguientes:

ACTIVOS	al 31 de diciembre de 2020 MM US\$	al 31 de diciembre de 2019 MM US\$	Variación MM US\$
Activos corrientes	82,2	72,6	9,6
Activos no corrientes	2.953,8	2.444,8	509,0
Total activos	3.036,0	2.517,4	518,6

PASIVOS Y PATRIMONIO	al 31 de diciembre de 2020 MM US\$	al 31 de diciembre de 2019 MM US\$	Variación MM US\$
Pasivos corrientes	135,2	108,0	27,2
Pasivos no corrientes	177,9	185,2	(7,3)
Total pasivos	313,1	293,2	19,9
Total patrimonio	2.722,9	2.224,2	498,7
Total pasivos y patrimonio	3.036,0	2.517,4	518,6

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, el 23 de enero de 2020 CSAV anunció el cierre ordenado de su Negocio de transporte marítimo de vehículos, que se encuentra completamente concluido. La decisión fue tomada por CSAV en el contexto de focalizar todos sus esfuerzos económicos y de administración en la gestión y desarrollo de su principal activo, que corresponde a su participación en la naviera alemana Hapag-Lloyd AG (en adelante HLAG). Además, durante el último trimestre de 2017, se llevó a cabo el cierre del negocio de transporte logístico y de *freight forwarder* operado por CSAV.

Por lo tanto, en el Balance al 31 de diciembre de 2019, los activos y pasivos asociados al Negocio de transporte logístico y de *freight forwarder* se encuentran clasificados como activos y pasivos mantenidos para la venta, acorde a las disposiciones de la NIIF N°5. Para en el Balance al 31 de diciembre de 2020, tanto los activos y pasivos asociados al Negocio de transporte logístico y de *freight forwarder* como los asociados al Negocio de transporte marítimo de vehículos se encuentran clasificados como activos y pasivos mantenidos para la venta.



Pasando al análisis de las principales variaciones en el Balance, al 31 de diciembre de 2020 los **activos totales** aumentaron en MMUS\$ 518,6 con respecto a los existentes al 31 de diciembre de 2019. Esta variación se explica por un aumento de MMUS\$ 509,0 en los activos no corrientes y de MMUS\$ 9,6 en los activos corrientes.

El aumento de MMUS\$ 509,0 en los **activos no corrientes** se explica por el aumento de MMUS\$ 569,7 en la cuenta de Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación, compensada parcialmente por una disminución en los Activos por impuestos diferidos de MMUS\$ 50,8, por una disminución de MMUS\$ 8,6 en la cuenta de Propiedades, planta y equipos, y por una disminución de MMUS\$ 1,3 en Propiedades de inversión, variaciones que analizaremos en detalle a continuación.

La variación observada durante el periodo 2020 en la cuenta **Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación** está asociada a la inversión que CSAV mantiene en la naviera alemana HLAG. En el cuadro a continuación se presentan los principales movimientos de este rubro durante el periodo 2020.

Detalle de movimientos de la cuenta Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación		MMUS\$
Saldo al 1 enero de 2020		2.168,40
Participación en resultados de HLAG		317,3
Amortización de PPA en resultados		(5,0)
Total de movimientos en resultados		312,3
Compra de acciones		329,1
Ajuste Compra de acciones a PPA		(103,9)
Venta de acciones		(0,0)
Plusvalía (Goodwill)		103,9
Dividendo recibido		(65,8)
Total de movimientos en activos		263,3
Participación en otros resultados integrales		(4,2)
Participación en otros cambios patrimoniales		(1,7)
Total de movimientos en patrimonio		(5,9)
Movimiento del periodo		569,7
Saldo al 31 de diciembre de 2020		2.738,10

PPA: *Purchase Price Allocation*

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

La principal variación dentro de esta cuenta corresponde a los registros asociados a la participación de CSAV en los resultados de HLAG, naviera alemana que reportó durante el periodo 2020 utilidades atribuibles a los propietarios de la controladora que ascendieron a MMUS\$ 1.057,7, sobre las cuales corresponde aplicar la participación proporcional de CSAV de un 30% al mantener dicho nivel de participación al cierre de cada trimestre durante el periodo, con lo que acumuló un registro total por participación en resultados de HLAG de MMUS\$ 317,3.

Cabe recordar que según el método de registro contable que aplica a un negocio conjunto acorde a las NIIF, además de reflejar trimestralmente en sus resultados su participación directa en el resultado atribuible a los propietarios de HLAG, CSAV debe registrar 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 las adquisiciones incrementales de acciones de HLAG luego del cierre de su combinación de negocios con United Arab Shipping Company (UASC) en 2017 y durante el periodo 2019-2020 (acorde con NIIF N° 3 y NIC N° 28) realizadas con el objetivo de alcanzar el 30% de participación, debiendo además aplicar sobre estas la participación proporcional de CSAV mantenida para cada uno de dichos procesos al cierre de cada trimestre. Aplicado lo anterior, el registro trimestral para el 2020 por concepto de PPA fue una pérdida de MMUS\$ 1,3, por lo que a diciembre de 2020 la amortización acumulada de PPA corresponde a una pérdida de MMUS\$ 5,0.

Otro efecto que explica el incremento en la cuenta Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación está asociada a la inversión realizada por CSAV el 13 de enero de 2020 para finalmente aumentar su participación en HLAG a un 30% (27,79% al 31 de diciembre de 2019) al adquirir un paquete accionario a Qatar Investment Authority (QIA) equivalente a un 2,21% en MMUS\$ 329,1.

Respecto al incremento de participación realizado en 2020, podemos indicar que, junto con las compras realizadas previamente en bolsas de comercio de Alemania durante el 2019, significó una inversión total aproximada de MMUS\$ 450, finalizando así el proceso de compra de acciones cuyo objetivo fue alcanzar el 30% de participación en HLAG. La importancia de este porcentaje radica en que, de acuerdo con la ley alemana, el 30% le permite a CSAV convertirse en controlador legal de HLAG aunque no exista un pacto de accionistas. Lo anterior posiciona de mejor manera a la Compañía en su objetivo de mantener influencia y control sobre el futuro de la naviera alemana.

Para financiar la inversión de MMUS\$ 450, CSAV colocó en 2019 nuevos bonos serie C por MMUS\$ 100, con cargo a la línea de MMUS\$ 150 inscrita ese mismo año ante la Comisión para el Mercado Financiero (CMF). El saldo de la operación, por MMUS\$ 350, se cubrió inicialmente durante el tercer trimestre de 2019 con la obtención de financiamientos puente con el Banco Consorcio por MMUS\$ 20 y con la matriz Quiñenco por MMUS\$ 30, siendo este último incrementado a MMUS\$ 330 durante el primer trimestre de 2020 para la compra del último paquete accionario obtenido en enero de 2020.



Con el fin de saldar la totalidad de ambos financiamientos puentes, el 19 de mayo de 2020 la Junta Extraordinaria de Accionistas aprobó aumentar el capital de la Compañía en MMUS\$ 350 a través de la emisión de nuevas acciones. Para lograr este objetivo, el Directorio de la Compañía definió el emitir 14.523 millones de acciones y ofrecerlas de forma preferente a los accionistas de CSAV a un precio de US\$ 0,0241 por acción. Dicho precio se obtuvo en base al precio promedio ponderado en pesos de las transacciones registradas en la Bolsa de Comercio de Santiago durante el 10 y el 14 de agosto de 2020, convertido de acuerdo con el tipo de cambio observado al 17 de agosto de 2020. A este cálculo inicial se le aplicó un descuento de un 15% aproximadamente con el objetivo de crear un incentivo especial para concurrir al aumento de capital y cubrir eventuales fluctuaciones de mercado. El derecho de suscripción equivalió a 0,39468024203 acciones por cada una poseída al 21 de agosto de 2020, fecha de cierre del registro de accionistas para el aumento de capital.

El Período de Opción Preferente (POP) se inició el 27 de agosto de 2020 y finalizó el 25 de septiembre de 2020, cumpliendo los 30 días calendario requeridos para su realización, según la normativa chilena vigente. Esta etapa finalizó exitosamente con una suscripción del 98,23% del total de acciones ofrecidas, equivalente a cerca de 14.266 millones de acciones, y recaudando MMUS\$ 343,8.

Posteriormente y en virtud del alto interés mostrado por los accionistas en relación a sus derechos preferentes, el Directorio de la Compañía decidió ofrecer el remanente de acciones en una segunda instancia de suscripción preferente para sus accionistas (llamada "Segunda Vuelta") que se extendió por un período de seis días calendario, concluyendo el 13 de octubre con una suscripción final acumulada del 99,93% respecto al total de acciones por emitir.

Para finalizar el proceso de aumento de capital, el saldo de acciones no suscritas fue ofrecido al mercado a través de dos remates simultáneos abiertos el 16 de octubre de 2020, completando exitosamente tras esta etapa final la recaudación objetivo de MMUS\$ 350 para el aumento de capital.

Continuando con el análisis de la cuenta Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación, cabe señalar que de acuerdo a las disposiciones de la NIC N°28 aplicables al proceso de adquisiciones adicionales en la participación de HLAG que CSAV realizó durante el 2020 por MMUS\$ 329,1 en la compra de un 2,21% adicional, la Compañía debió registrar en el rubro una plusvalía (o goodwill) de MMUS\$ 103,9 por el mayor valor pagado al adquirir dichas acciones a un precio promedio mayor que el valor razonable de los activos, que ascendió a MMUS\$ 225,1 acorde al informe de análisis de asignación del precio de compra (Purchase Price Allocation o PPA) sobre HLAG, encargado por CSAV a PricewaterhouseCoopers el 2020.

Los efectos indicados previamente sobre la cuenta Inversiones contabilizadas utilizando el método de la participación fueron compensados parcialmente por una disminución de MUS\$ 65,8 correspondiente a la distribución de dividendos realizada por HLAG durante el segundo trimestre de 2020 con cargo a los resultados de 2019 sumado además al registro de su participación en resultados integrales y otras reservas patrimoniales de HLAG por MMUS\$ 5,9.

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

Mayores detalles respecto al saldo contable de la inversión de CSAV en HLAG y al movimiento de ésta durante el periodo al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019, pueden encontrarse en la Nota 15 de los Estados Financieros Consolidados.

Volviendo al análisis de las principales variaciones de los activos no corrientes, la disminución de MMUS\$ 50,8 en la cuenta **Activos por impuestos diferidos** se explica principalmente por el efecto neto en impuesto de la estructura de financiamiento en Euros existente dentro del Grupo CSAV para establecer la inversión en HLAG en Alemania.

Durante el 2020, el efecto neto de la variación de tipo de cambio Euro-Dólar sobre dicho financiamiento, produjo una utilidad tributaria en CSAV a nivel individual en Chile, generando de esta forma un cargo negativo en la cuenta de gasto por impuesto y una disminución en la cuenta de Activo por impuestos diferidos en el período. Lo anterior, se encuentra parcialmente compensado con los impuestos asociados al resultado operacional, gastos de administración e intereses de préstamos con terceros.

Por su parte, la disminución de la cuenta **Propiedades, planta y equipos** por MMUS\$ 8,6 se explica por la reclasificación a la cuenta Activos corrientes mantenidos para la venta de los activos por el derecho de uso de los bienes sujetos a contratos de arrendamiento operacional, según a la norma IFRS 16 "Arrendamientos", y su posterior extinción debido a que estos se encuentran vinculados completamente a arriendos de naves del Negocio de transporte marítimo de vehículos ya discontinuado.

Por último, la disminución de MMUS\$ 1,3 en **Propiedades de inversión** está asociado a la venta de oficinas no utilizadas actualmente en la operación, realizada durante el segundo trimestre de 2020.

Continuando con el análisis de las principales variaciones del balance de CSAV, el aumento de MMUS\$ 9,6 en los **Activos corrientes** se explica principalmente por un aumento en la cuenta de **Efectivo y equivalentes** al efectivo por MMUS\$ 28,0, sobre el que se profundizará más adelante en la letra d) Análisis del flujo de efectivo del presente informe, no obstante, los incrementos que explican en mayor medida este aumento son el registro del dividendo distribuido por HLAG y recibido por CSAV durante el segundo trimestre de 2020 por MMUS\$ 65,8, y la obtención y giro dos créditos bancarios durante el segundo trimestre de 2020, uno con el Banco Security por MMUS\$ 35 y otro con el Banco BTG Pactual por MMUS\$ 20, como medida de resguardo para asegurar la liquidez de la Compañía ante el escenario mundial causado por la pandemia. Esta mayor liquidez se utilizó temporalmente durante el tercer trimestre para reducir de forma anticipada parte de la deuda asociada al proceso de aumento de capital. Estos incrementos fueron compensados parcialmente por amortizaciones financieras por MMUS\$ 75 y el pago de intereses y gastos operacionales, los que se profundizarán en la letra d) Análisis del flujo de efectivo del presente informe.

Por otra parte, se registró una disminución en los **deudores comerciales y otras cuentas por cobrar** con terceros y relacionados por MMUS\$ 16,2, una disminución en el **Inventario de combustible** por MMUS\$ 1,9, una disminución de MMUS\$ 0,1 en **Activos**



por impuestos y una reducción en los **Activos no financieros** por MMUS\$ 0,1, siendo estas cuatro variaciones explicadas principalmente por el cierre del negocio de transporte de vehículos, la reclasificación de sus saldos a **Activos mantenidos para la venta** y la posterior extinción de sus saldos por las gestiones de cierre del negocio, reduciéndose la cuenta antes mencionada en MMUS\$ 0,2.

Continuando con el análisis de los **Pasivos totales**, al 31 de diciembre de 2020 estos aumentaron en MMUS\$ 19,9 con respecto a los existentes al 31 de diciembre de 2019. Esta variación se explica por el aumento de MMUS\$ 27,2 en los Pasivos corrientes, compensado parcialmente por una disminución de MMUS\$ 7,3 en los Pasivos no corrientes.

El aumento de MMUS\$ 27,2 en los **Pasivos corrientes** se explica en mayor medida por el incremento en **Otros pasivos no financieros** por MMUS\$ 62,6, asociado principalmente al registro del compromiso de pago de los dividendos mínimos obligatorios por MMUS\$ 66,3 que CSAV deberá pagar a sus accionistas en 2021 por cuenta de las utilidades registradas en 2020, y por el incremento de la cuenta **Otros pasivos financieros** por MMUS\$ 11,0, los que a su vez se explican por la reclasificación a corto plazo por vencimiento de los bonos serie B emitido por la compañía en 2016 por MMUS\$ 50, compensado por pago del crédito mantenido con el Banco Consorcio MMUS\$ 35 y la reclasificación a la cuenta de Pasivos mantenido para la venta de los pasivos por arriendo financiero asociado a la operación del negocio de transporte de vehículos.

Dichos efectos fueron compensados por la disminución de las **Cuentas por pagar a entidades relacionadas** por MMUS\$ 30,3, asociado al financiamiento puente obtenido previamente en 2019 con la matriz Quiñenco en el contexto del aumento de capital y que fue pagado en 2020, según lo previamente indicado. A lo anterior, se suma otros rubros también comprendidos dentro de los Pasivos corrientes asociados al Negocio de transporte de vehículos que redujeron sus saldos debido a las correspondientes gestiones de cierre del negocio.

La disminución de MMUS\$ 7,3 en los **Pasivos no corrientes** se explica principalmente por la disminución en la cuenta **Otros pasivos financieros no corrientes** por MMUS\$ 8,6, la que a su vez se explica por la reclasificación por vencimiento de los bonos serie B por MMUS\$ 50, indicado previamente, y por la reclasificación, también por vencimiento, de una porción del crédito con el Banco Itaú por MMUS\$ 10, del cual se mantiene un saldo total de veinte de MMUS\$ 25. Ambos efectos se encuentran compensados por la obtención y giro dos créditos bancarios durante el segundo trimestre de 2020, uno con el Banco Security por MMUS\$ 35 y otro con el Banco BTG Pactual por MMUS\$ 20, según lo indicado previamente. A lo anterior, se debe considerar la disminución en **Otras provisiones no corrientes** por MMUS\$ 3,5, explicado por su reclasificación a corriente por vencimiento y a su consumo durante el periodo.

El aumento en **Pasivos por impuestos diferidos** por MMUS\$ 4,8 compensa en parte los efectos anteriormente explicados, asociado, al efecto en impuesto de la estructura de financiamiento en Euros existente dentro del Grupo CSAV para establecer la inversión en HLAG en Alemania, de forma similar al rubro Activos por impuestos diferidos.

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

En este caso, el efecto corresponde al impuesto sobre la utilidad registrada por concepto de intereses asociados a dicho financiamiento, el cual produjo una utilidad tributaria en CSAV a nivel individual en Chile, generando de esta forma un cargo negativo en la cuenta de gasto por impuesto y un aumento en la cuenta de Pasivo por impuestos diferidos en el período.

Al 31 de diciembre de 2020, el **patrimonio** aumentó en MMUS\$ 498,7 respecto al existente al 31 de diciembre de 2019. Cabe destacar, que en la Junta extraordinaria de accionistas realizada el 19 de mayo de 2020, además de aprobarse el aumento de capital previamente indicado, se aprobó la reducción de capital por MMUS\$ 1.230,0 asociado a la absorción de las pérdidas financiera acumuladas por un monto de MMUS\$ 1.228,9 y a una reducción en Otras reservas por MMUS\$ 1,1. Si bien, contablemente es una reclasificación entre cuentas del Patrimonio, por lo que no tiene efecto en el saldo total del Patrimonio ni en otras partidas de los Estados financieros, la absorción de esta pérdida permitirá a CSAV el poder volver a distribuir dividendos a partir del año 2021, en a lo menos el 30% de las utilidades que establece la ley.

Descartando los efectos indicados en el párrafo anterior, la variación en el Patrimonio se explica por el aumento de las cuentas Capital emitido y Primas de emisión por un total de MMUS\$ 349,1 debido a la emisión de nuevas acciones en el contexto de aumento de capital concluido durante el cuarto trimestre del 2020, sumado a la **Ganancia del periodo** registrada al 31 de diciembre de 2020 por MMUS\$ 155,5, y por una disminución en **Otras reservas** de MMUS\$ 5,9, este último que se explica casi 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.

B) ESTADO DE RESULTADOS

Para efectos de una correcta comprensión de las cifras contenidas en el Estado de resultados al 31 de diciembre de 2020, cabe señalar que, los negocios de transporte logístico y de freight forwarder y el Negocio de transporte marítimo de vehículos se presentan como Operaciones discontinuadas, re-expresándose los resultados al 31 de diciembre de 2019 de forma consistente a las clasificaciones implementadas desde el primer trimestre de 2020, según a las disposiciones de la NIIF N°5.

El **Resultado atribuible a la controladora** acumulado al 31 de diciembre de 2020 ascendió a una ganancia de MMUS\$ 222,1, lo que representa un mayor resultado por MMUS\$ 97,5 respecto al mismo período del año anterior. A continuación, se presenta de forma comparativa el Estado de resultados consolidado de la compañía al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019:



Resultado consolidado	Al 31 de diciembre de 2020 MM US\$	Al 31 de diciembre de 2019 MM US\$	Variación MM US\$
Participación en asociadas y negocios conjuntos	312,3	147,8	164,5
Gasto de administración y otros operacionales	-9,6	-7,8	-1,8
R.A.I.I.D.A.I.E. (EBITDA, con participación en asociadas)	302,8	140,1	162,7
Gastos financieros netos	-23	-9,6	-13,4
Diferencia de cambio	-1,5	0	-1,5
Gasto por impuesto a las ganancias	-55,5	-0,1	-55,4
Resultados después de impuestos operaciones continuadas	222,7	130,3	92,4
Resultados después de impuestos operaciones discontinuadas	-0,6	-5,7	5,1
Ganancia (pérdida) del periodo	222,1	124,6	97,5

Esta utilidad en el periodo se explica principalmente por el resultado en la **Participación de asociadas y negocios conjuntos**, donde CSAV reconoció al 31 de diciembre de 2020 una utilidad de MMUS\$ 312,3 en el rubro, la que comparada con el mismo periodo de 2019 representa un mayor resultado por MMUS\$ 164,5.

Este incremento se explica principalmente por un mayor resultado de la participación directa de CSAV en HLAG de MMUS\$ 206,7 respecto a igual periodo de 2019, compensado por un menor registro de utilidad por menor valor pagado (o badwill) de MMUS\$ 34,6 respecto a igual periodo de 2019 asociado al reconocimiento del efecto por las compras de acciones realizadas en 2019, y a una mayor amortización del PPA de la inversión en HLAG por MMUS\$ 7,6 respecto al mismo periodo del año anterior.

Los **Gastos de administración y otros operacionales** ascendieron a MMUS\$ 9,6 durante el periodo 2020, registrando un aumento de MMUS\$ 1,8 respecto al mismo periodo del año anterior, los que se explican principalmente por una menor venta de activos asociados a Propiedades de inversión y por menores ingresos por arriendo de estos.

Los **Gastos financieros netos** ascendieron a MMUS\$ 23,0 al 31 de diciembre de 2020, registrando un aumento de MMUS\$ 13,4 respecto al mismo periodo del año anterior, que se explica principalmente por la mayor deuda financiera mantenida en el periodo requerida para las adquisiciones adicionales de participación en HLAG y que se mantuvo hasta su pago tras la finalización del aumento de capital realizado ese mismo año.

Por el periodo terminado al 31 de diciembre de 2020, CSAV reconoció un **Gasto por impuesto a las ganancias** de MMUS\$ 55,5 lo que representa un mayor gasto por MMUS\$ 55,4 respecto al mismo periodo de 2019. Esta variación se explica principalmente por el mayor gasto por impuestos diferidos registrados durante el 2020 asociado a la variación de tipo de

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

cambio Euro-Dólar, 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.

Durante el 2019, el Euro registró una depreciación respecto al dólar de un 2%, tendencia que se invirtió e incrementó durante el periodo 2020 al observarse una apreciación de un 9%.

Respecto al **Resultado de las actividades descontinuadas**, al 31 de diciembre de 2020 se registró una pérdida de MMUS\$ 0,6 que representa una menor pérdida por MMUS\$ 5,1 respecto al mismo periodo del año anterior. Este resultado refleja principalmente la actividad del Negocio de transporte marítimo de vehículos que mantuvo una acotada operación y en proceso cierre, el cual se concretó durante el 2020. En el cuadro a continuación se presenta el resultado de las operaciones descontinuadas.

Resultado operaciones descontinuadas	Al 31 de diciembre de 2020 MM US\$	Al 31 de diciembre de 2019 MM US\$	Variación MM US\$
Ingresos de actividades ordinarias	17,5	93,0	(75,5)
Costo de ventas	(17,0)	(93,9)	76,9
Resultado bruto	0,5	(0,9)	1,4
Gasto de administración y otras ganancias (pérdidas)	(1,0)	(2,4)	1,4
Gastos financieros netos y diferencias de cambio	0,0	(0,8)	0,8
Gastos por impuesto a las ganancias	(0,1)	(1,6)	1,5
Resultados operaciones descontinuadas	(0,6)	(5,7)	5,1

Los **Ingresos de actividades ordinarias** de la operación descontinuada alcanzaron los MMUS\$ 17,5 al 31 de diciembre de 2020, lo que representa una disminución de MMUS\$ 75,5 respecto al mismo periodo de 2019, mientras que el **Costo de ventas** de la operación descontinuada alcanzó los MMUS\$ 17,0 acumulado al 31 de diciembre de 2020, lo que representa una disminución de MMUS\$ 76,9 respecto a igual periodo del año anterior. Ambos efectos, en conjunto con las restantes partidas del resultado de operaciones descontinuadas disminuyeron debido al menor volumen de vehículos transportados debido a su proceso de cierre ordenado del negocio.



C) ANÁLISIS DEL FLUJO DE EFECTIVO

La variación neta de la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo, entre el 31 de diciembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020 fue positiva por MMUS\$ 28,0. Las principales variaciones del flujo de efectivo se explican a continuación.

	Al 31 de diciembre de 2020 MM US\$	Al 31 de diciembre de 2019 MM US\$	Variación MM US\$
Flujo procedente de Operaciones	(7,3)	27,4	(34,7)
Cobros procedentes de actividades de operación	25,7	92,4	(66,7)
Pagos procedentes de actividades de operación	(31,6)	(65,0)	33,4
Impuestos y otros	(1,4)	(0,0)	(1,4)
Flujo procedente de Actividades de Inversión	(261,3)	(109,5)	(151,8)
Pagos para adquirir participaciones en negocios conjuntos	(329,1)	(120,3)	(208,8)
Dividendos recibidos	65,8	8,0	57,8
Importes procedentes de ventas de propiedades	1,7	2,2	(0,5)
Intereses recibidos	0,3	0,6	(0,3)
Flujo procedente de Actividades de Financiamiento	298,1	111,5	186,6
Importes procedentes de la emisión de acciones	349,0	0,0	349,0
Obtención y pago de préstamos de entidades relacionadas neto	(30,0)	30,0	(60,0)
Obtención de préstamos	55,0	134,4	(79,4)
Pago de préstamos	(45,0)	(10,0)	(35,0)
Pago de intereses y otras salidas	(23,1)	(10,3)	(12,8)
Pagos de pasivos por arrendamiento financiero	(7,8)	(32,6)	24,8
Efecto de variación por tipo de cambio	(1,5)	(0,1)	(1,4)
Flujo de efectivo y equivalentes al efectivo	28,0	29,3	(1,3)

El **Flujo procedente de actividades de operación** fue negativo en MMUS\$ 7,3 al 31 de diciembre de 2020, el que comparado con el flujo positivo de MMUS\$ 27,4 registrado durante el mismo periodo del año anterior, representa una variación negativa de MMUS\$ 34,7. Sin embargo, para tener una visión operacional completa es necesario el incluir dentro de este análisis la variación de los pagos por arrendamiento financiero que se presentan en el Flujo procedente de las actividades de Financiamiento a consecuencia de la aplicación de la norma IFRS 16 "Arrendamiento" asociadas a los arriendos operacionales de naves de la flota de CSAV del negocio de transporte de vehículos. Al incluir estos pagos, la variación se reduce a una variación negativa de MMUS\$ 9,9, explicándose dicha variación principalmente al cese de la venta de servicios de transporte de vehículos mientras que se ajustó gradualmente los costos de operación y administración asociados al mismo negocio.

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

El **Flujo procedente de actividades de inversión** fue negativo en MMUS\$ 261,3 al 31 de diciembre de 2020, presentando un mayor requerimiento de flujo por MMUS\$ 151,8 respecto al mismo período del año anterior, el que se explica por un incremento en la inversión por la adquisición de participación adicional en HLAG, menores importes por la venta de propiedades de inversión y menores intereses recibidos por depósitos a plazo, compensados parcialmente por los mayores dividendos recibidos de HLAG, efectos indicados en secciones anteriores.

El **Flujo procedente de actividades de financiamiento** fue positivo por MMUS\$ 298,1 al 31 de diciembre de 2020, lo que comparado con el flujo positivo de MMUS\$ 111,5 registrado durante el mismo periodo del año anterior, representa una variación positiva de MMUS\$ 186,6, la cual se explica principalmente por la recaudación obtenida por la emisión de acciones por MUUS\$ 349,0 alcanzado en el aumento de capital que concluyó en 2020, y por menores pagos de pasivos de arrendamiento financiero, debido al cierre de la operación del Negocio de transporte de vehículos, según lo indicado anteriormente.

Lo anterior se vio compensado parcialmente por una menor obtención de préstamos por MMUS\$ 79,4 y un mayor pago de estos mismos por MMUS\$ 35 durante el 2020 en comparación con el 2019, los que se explican por la obtención de dos créditos bancarios en 2020 por un total de MMUS\$ 55 en 2020 comparado con la emisión del bono serie C por MMUS\$ 100 realizada en 2019 y por el pago en 2020 del crédito con el Banco Consorcio por MMUS\$ 35,0, girado el 2019. Adicionalmente, debemos considerar el efecto del pago en 2020 una porción de MMUS\$ 30,0 correspondiente al financiamiento puente extendido por la matriz Quiñenco de MMUS\$ 330 para financiar adquisiciones adicionales en la participación en HLAG que permitió alcanzar el 30% de participación en HLAG en enero de 2020, porción que fue girada en 2019 y pagada en 2020, sumado también a mayores pagos de intereses y otras salidas de caja por MMUS\$ 12,8.

D) ÍNDICES FINANCIEROS

Los principales indicadores financieros al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019 son los siguientes:

Índice de Liquidez

Índices de Liquidez		al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
Liquidez Corriente	= $\frac{\text{Activos Corrientes}}{\text{Pasivos Corrientes}}$	0,608	0,672

- **Liquidez Corriente:** Este índice empeoró levemente respecto a diciembre de 2019 debido a un aumento en los pasivos corrientes (variación de 25% / MMUS\$ 27,2), compensado con un aumento de los activos corrientes (variación de 13% / MMUS\$ 9,6). El aumento en los pasivos corrientes al 31 de diciembre de 2020 se explica principalmente por el registro de dividendos por pagar por MMUS\$ 66,3 y la reclasificación por vencimiento del bono por MMUS\$ 50, compensados por el pago del préstamo otorgado por la matriz Quiñenco por MMUS\$ 30 otorgado en 2019. Por su parte, el aumento en los



activos corrientes se explica principalmente por el registro los dividendos recibidos por parte de HLAG por MMUS\$ 65,8, por el giro de préstamos por MMUS\$ 55, la amortización de préstamos MMUS\$ 75, sumado al pago de intereses y gastos operacionales. Todos estos incrementos están explicados en el punto 1 letra a) del presente informe.

Índice de Endeudamiento

Índices de Endeudamiento			al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
Endeudamiento	-	<u>Pasivos Totales</u> Patrimonio	0,115	0,132
Endeudamiento de Corto Plazo	-	<u>Pasivos Corrientes</u> Pasivos Totales	0,432	0,368
Endeudamiento de Largo Plazo	-	<u>Pasivos No Corrientes</u> Pasivos Totales	0,568	0,632
Cobertura Gastos Financieros	-	Resultado antes de Impuestos <u>menos Costos Financieros</u> Costos Financieros	12,937	12,586

- **Endeudamiento:** Este índice mejoró levemente en relación a diciembre de 2019 por un aumento en el patrimonio (variación de 22% / MMUS\$ 498,7), acorde a lo explicado en la sección 1 a) del presente informe, menor al aumento en los pasivos totales (variación de 7% / MMUS\$ 19,9), generado principalmente por la variación en la inversión de HLAG, explicada previamente.
- **Endeudamiento de Corto Plazo:** Este índice empeoró respecto a diciembre de 2019, debido a un mayor incremento porcentual de los pasivos corrientes (variación de 25% / MMUS\$ 264,8) respecto al aumento en los pasivos totales (variación de 7% / MMUS\$ 19,9), explicado en la sección 1 a) del presente informe.
- **Endeudamiento de Largo Plazo:** En contraposición al indicador anterior, este índice mejoró respecto a diciembre de 2019 debido a un aumento de los pasivos totales (variación de 7% / MMUS\$ 19,9) mientras que disminuyeron los pasivos no corrientes (variación de -4% / MMUS\$ -7,3), ambos efectos explicados en la sección 1 a) del presente informe.
- **Cobertura de Gastos Financieros:** Este índice mejoró en relación con diciembre de 2019, debido a un aumento en el resultado antes de impuestos netos de costos financieros al 2020 comparado con el ejercicio 2019 (variación de 119% / MMUS\$ 163,8), compensado parcialmente por el aumento en los costos financieros en 2020 comparado con el ejercicio 2019 (variación de 113% / MMUS\$ -12,4), ambos efectos explicados en la sección 1 b) del presente informe.

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

Índice de Rentabilidad

Índices de Rentabilidad			al 31 de diciembre de 2020	al 31 de diciembre de 2019
Rentabilidad del Patrimonio	-	<u>Resultado Controladora</u> Patrimonio Promedio	0,0898	0,0572
Rentabilidad del Activo	-	<u>Resultado Controladora</u> Activos Promedio	0,0800	0,0522
Retorno de Dividendos	-	Dividendos Pagados en <u>los últimos 12 meses</u> Precio de Mercado de la Acción	-	-
Resultado por Acción	-	<u>Resultado Controladora</u> Número de Acciones	0,0043	0,0034
Valor Bursátil de la Acción	-	[pesos chilenos]	28,7	27,4

Nota: Promedio: (Valor al cierre del periodo + Valor 12 meses previo al cierre del periodo) / 2

- **Rentabilidad del Patrimonio:** El indicador mejoró levemente en comparación con el observado a diciembre de 2019, debido a el resultado atribuible a los controladores de MMUS\$ 222,1 en 2020 fue mayor a las utilidades de MMUS\$ 124,6 del periodo 2019 (var. 78% / MMUS\$ 97,5), compensado levemente por un incremento en el patrimonio promedio (var. 14% / MMUS\$ 296,4).
- **Rentabilidad del Activo:** Este índice mejoró ligeramente respecto a diciembre de 2019, debido a un mayor resultado atribuible a los controladores, antes explicado (var. 78% / MMUS\$ 97,5), compensado por un incremento en el activo promedio (var. 16% / MMUS\$ 389,1).
- **Retorno de Dividendos:** Este índice se mantuvo constante producto que no se han distribuido dividendos durante el ejercicio 2020 ni en el ejercicio 2019.
- **Resultado por Acción:** La utilidad por acción mejoró levemente respecto a diciembre de 2019 producto del incremento en el resultado (var. de 78% / MMUS\$ 97,5) compensado por un incremento de las acciones emitidas y suscritas asociado al aumento de capital realizado (var. de 39% / MM 14.523 de acciones), ambos acorde a lo explicado anteriormente.
- **Valor bursátil de la acción:** El valor de la acción al 31 de diciembre de 2020 aumentó en un 5% en relación al 31 de diciembre de 2019.

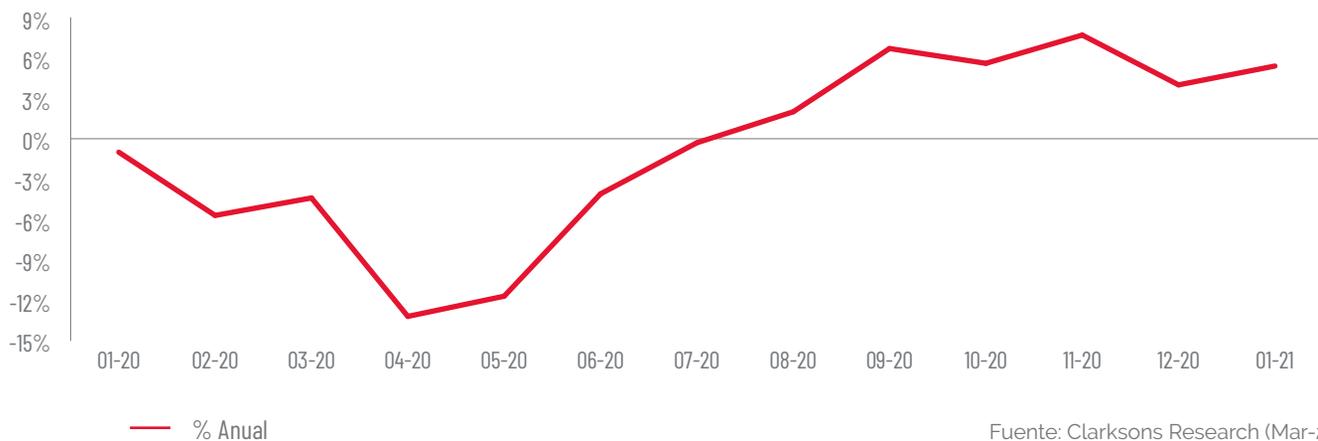


2. SITUACIÓN DE MERCADO

La industria portacontenedores –en la que CSAV participa a través de su inversión en la naviera alemana Hapag-Lloyd desde 2014 (contabilizada como negocio conjunto bajo el método de la participación) y que al 31 de diciembre posee un 30% en propiedad – debió afrontar un complejo e incierto inicio del 2020 a consecuencia de la pandemia.

La economía tuvo una fuerte contracción a nivel mundial producto de las diferentes medidas de restricción de movilidad adoptadas por autoridades locales en las distintas jurisdicciones afectadas por la pandemia con el fin de contener la propagación del coronavirus, mientras que la demanda por transporte marítimo se vio seriamente afectada durante el primer semestre de 2020, reportando una caída récord en los volúmenes de transporte en los principales tráficos respecto a años anteriores). En los tráficos Lejano Oriente (Asia a Europa) y Transpacífico (Asia a Estados Unidos), se reportó una disminución acumulada en la demanda para el primer trimestre de un -14% y -7%, respectivamente.

Indicador de crecimiento global de transporte de contenedores - 2020 vs 2019



A pesar de lo anterior y del aún incierto escenario sobre la crisis sanitaria, desde el segundo trimestre la industria registró una recuperación en los volúmenes transportados gracias al ajuste de ciertas restricciones en la movilidad y cierres de fronteras en Europa y América del Norte que permitieron la continuidad operacional, alcanzando incluso a mostrar un crecimiento respecto al 2019 durante el segundo semestre del año. Esto ayudó a compensar la caída de los primeros seis meses del año, permitiendo registrar al cierre de 2020 una variación porcentual levemente negativa en la demanda mundial por transporte de carga en contenedores respecto al año anterior.

Respecto a las proyecciones de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) mundial para el cierre del 2020, el Fondo Monetario Internacional (FMI) proyectó en enero de 2020 un crecimiento esperado para el año equivalente a un 3,3%, esto

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

previo a que el coronavirus fuera decretado pandemia. Posteriormente, y tras sucesivas reestimaciones a la baja que a junio proyectaban una contracción económica de un -4,9%, actualmente, a enero de 2021, la proyección del PIB mundial para el cierre del año se estima en -3,5%, gracias a un segundo semestre 2020 superior a lo previamente esperado.

Respecto al crecimiento del PIB mundial para el 2021, si bien se mantienen buenas perspectivas para el crecimiento económico con un incremento de un 5,5% respecto al año anterior, sumado a la aprobación de diversas vacunas y a la iniciación de la inoculación de la población, segundas y terceras olas de contagio junto a nuevas cepas del virus mantienen ciertas preocupaciones sobre esta positiva evolución.

Por el lado de la oferta en la industria, durante los últimos años los indicadores claves han reflejado una considerable mejora viéndose ya reflejada en los resultados operacionales de varias navieras en 2019. La constante reducción en el crecimiento de la flota total y su mayor racionalidad, derivados del intensivo proceso de consolidación de los últimos años y a una operación colaborativa a través de las alianzas operacionales, ha logrado que hoy en día se observe un escenario de mayor estabilidad en el equilibrio de largo plazo entre la oferta y la demanda, permitiendo mantener un ajuste orgánico y efectivo frente a contracciones en la demanda. Asimismo, en 2020 las abruptas caídas en los requerimientos de transporte marítimo a consecuencia de la pandemia pusieron a prueba la industria, ante lo que las empresas navieras adoptaron diversas medidas de contingencia, como reducir recaladas, disminuir velocidad de navegación, cambiar rutas, e incluso cancelar viajes y detener flota.

Por otra parte, el 1 de enero de 2020 se inició la implementación de la nueva norma medioambiental "IMO 2020" que, previo al inicio de la crisis sanitaria, suponía un alza significativa en el costo operacional para las navieras dadas las expectativas de diferencias de precio entre el combustible consumido hasta el 31 de diciembre de 2019 y el nuevo producto. Sin embargo, debido a la caída en la demanda mundial, el precio de ambos tipos de combustible no solo se mantuvo a la baja durante gran parte del año, sino que además su diferencia en precio permitió una transición efectiva (en términos de cumplimiento) y con menor impacto en términos de costo para los operadores.

En tanto, la industria continúa adecuadamente enfocada en el nuevo paradigma asociado a la optimización de los costos operacionales y al aumento de la productividad, dirigidos a una mayor utilización de activos y al consumo eficiente de combustible. Esto es especialmente importante para hacer frente a las presiones sobre los costos que la recuperación del mercado está acarreado, tanto en el mercado de arriendo de naves como en los servicios marítimos y portuarios.

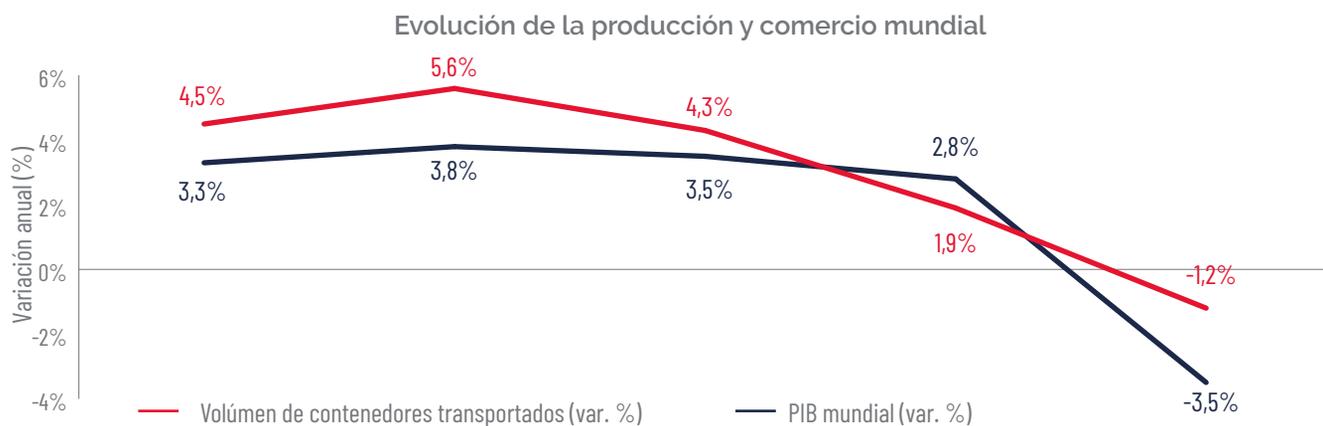
Dicho lo anterior, los principales indicadores de la industria durante el último año se caracterizan por:

- **Escenario económico mundial en recuperación, aunque aún incierto**
Hasta antes del inicio de la consolidación de la industria portacañenedores (iniciado con la fusión de CSAV y HLAG en 2014), las líneas operadoras mantenían una estrategia centrada en el crecimiento y aumento de su participación de mercado,



que se vio impulsada por la globalización, el desarrollo tecnológico y el traslado de la manufactura hacia economías emergentes. Sin embargo, hoy en día en una economía hiper conectada, la industria destaca por haber alcanzado un mayor grado de madurez y es posible relacionar el comercio internacional de bienes –en donde el transporte marítimo en contenedores concentra la mayor participación en relación con otras vías de transporte– mantiene una relación directa cercana a 1,0x veces el PIB mundial.

Entre el 2012 y el 2018, el PIB mundial se ha mantenido en un crecimiento constante en torno al 3,5%, observándose durante el mismo período un positivo crecimiento anual en los volúmenes de contenedores transportados levemente superior al PIB mundial. Sin embargo, ya en 2018 y en medio de las tensiones comerciales entre Estado Unidos y China –las cuales afectaron desde mediados de ese año el escenario económico mundial– se comenzó a observar una leve reducción en la tendencia de crecimiento anual del PIB. Esta tendencia bajista se intensificó en 2019 y aún más al cierre del 2020, con una estimación de contracción económica del -3,5% (nivel históricamente más bajo), debido a las consecuencias acarreadas por el COVID-19.



Fuente: Clarksons Research (Mar-21); Fondo Monetario Internacional (FMI), Actualización de las perspectivas de la economía mundial' (Ene-21)

Según estimaciones de Clarksons Research, el volumen de contenedores transportados durante 2020 sufrió una caída del 1,2% en comparación con el 2019, y proyecta que para 2021 el crecimiento de la demanda por transporte marítimo sea cercana al 5,7%. A su vez el FMI, actualizó recientemente sus proyecciones para 2021 y espera un crecimiento para este año de un 5,5%, esperando mayor actividad económica como consecuencia de las vacunas y políticas adicionales de apoyo de algunas de las grandes economías.

A

nálisis Razonado

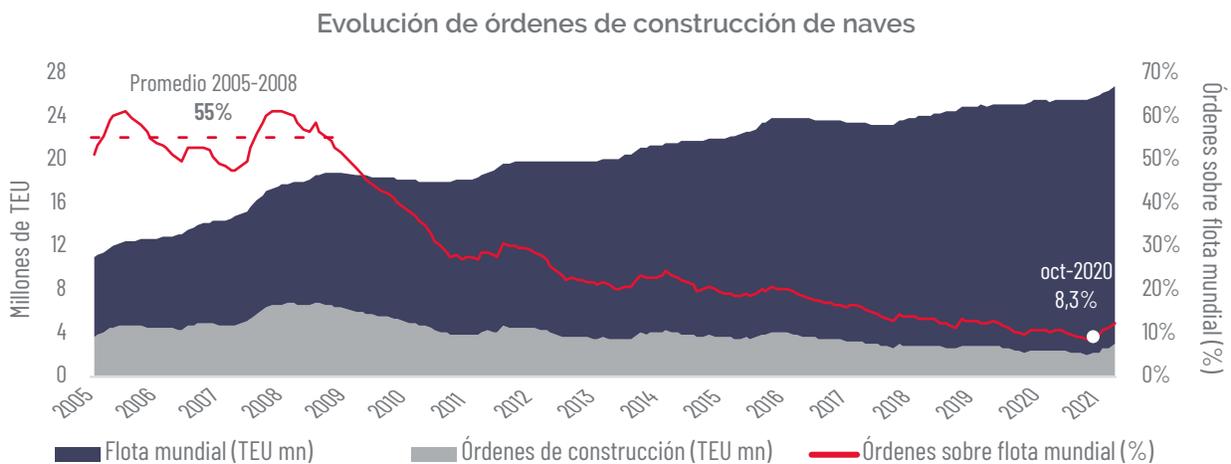
En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

- **Saludables indicadores en la oferta ayudan a sobrellevar la desaceleración**

La industria ha alcanzado un crecimiento controlado y un punto de madurez evidente que permite una coexistencia más sana entre oferta y demanda.

El crecimiento de la oferta para los próximos años se puede calcular si se considera, por un lado, la capacidad total de transporte de las naves en construcción respecto a la flota total, siendo esta la capacidad que se incorporará a la flota operativa dentro de los próximos 24 a 30 meses (tiempo promedio de construcción y entrega de las naves), y por otro, la capacidad de transporte que sale anualmente de operación por desguace de las naves.

Entre los años 2005 y 2008, el promedio en este indicador era cercano al 55%, lo que ocasionó un importante nivel de sobreoferta en el mercado durante la crisis financiera de la década pasada. Desde entonces, se ha logrado una significativa disminución en este aspecto, con un porcentaje decreciente y constante que mantienen las órdenes de construcción en sus niveles mínimos históricos. Esta racionalización se debe al largo proceso de consolidación de la industria llevado a cabo por distintas empresas navieras, a través de fusiones y adquisiciones y a la creación de acuerdos de operación conjunta y alianzas operacionales en los principales tráficos globales. De esta forma, se ha logrado una mayor eficiencia en la utilización de los recursos y un plan de crecimiento y posicionamiento de las naves en construcción más racional y coherente con las necesidades conjuntas de los integrantes de las alianzas globales.



Fuente: Clarksons Research (Mar-21)



En octubre de 2020 se registró un mínimo histórico en las órdenes de construcción respecto a la flota actual de un 8,3%, al cual representa un crecimiento anual promedio cercano al 4% para los próximos dos años, lo que cubriría las necesidades de transporte generadas por el crecimiento del PIB mundial, pero no supliría las necesidades de renovación de flota por la natural depreciación de las naves.

En términos de renovación de la flota, el desguace de naves se ha mantenido a niveles bajos durante los últimos años debido a que la flota mundial es relativamente nueva como resultado de una concentración de órdenes y entregas realizadas pocos años atrás, y considerando que las naves mantienen una vida útil promedio de 25 años. Dicha vigencia de las naves representa una tasa de renovación anual en régimen de un 4%, asociada a la depreciación anual de las naves. Por lo anterior, un nivel de equilibrio en las órdenes de construcción respecto a la flota total y según las condiciones actuales de mercado, debería ser cercana a un 15% (desguace más crecimiento de la industria, acumulado para dos periodos). Al cierre del año e inicios de 2021, varios operadores anunciaron cierres de contrato de construcción de naves, aumentando a casi un 13% la relación órdenes de construcción/flota actual a marzo de 2021.

En este contexto, cabe destacar que Hapag-Lloyd fue una de las compañías que confirmaron la orden de construcción de 6 naves con capacidad de transporte individual de 23,500 TEU, y que serán construidas con un sistema dual altamente eficiente de motores de alta presión que operarán con gas natural (LNG por sus siglas en inglés) y que además incorporan la opción de operar con combustible convencional.

- **Efectiva gestión de flota mantuvo en equilibrio oferta y demanda**

Al crecimiento bruto de la industria (construcción de nuevas naves más renovación de flota) se suman las distintas iniciativas adoptadas de forma individual y en conjunto por las compañías navieras, a través de las alianzas operacionales, con el objetivo de ajustarse a las fluctuaciones de corto plazo de la demanda. Estas iniciativas contemplan las coordinaciones con los astilleros para la entrega de naves en los periodos en que sean requeridas y la gestión activa de su capacidad operacional para un despliegue eficiente de su flota (que incluye la reducción de velocidad de navegación, la suspensión de viajes y la detención de parte de su flota, llegando incluso a la reestructuración de servicios y el desguace de naves en desuso). Gracias al mejor equilibrio oferta-demanda y las mayores coordinaciones operacionales dentro de las alianzas, estas herramientas de ajuste de corto plazo han recuperado su efectividad durante los últimos años, y han probado ser altamente efectivas en tiempos críticos, como lo fue el 2020.

La flota detenida es un indicador sensible a las variables de gestión y al equilibrio entre la oferta y la demanda, y desde fines del 2015 y hasta mediados de 2017 diversos factores –como la apertura de la ampliación del canal de Panamá en julio de 2016 y el importante número de naves de gran tamaño y alta eficiencia entregadas durante los años 2014 y 2015– mantuvieron este indicador en niveles elevados, resultando en un significativo desguace de naves de menor tamaño.

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

En abril de 2017, se inició la operación de las nuevas alianzas globales y con esto parte de la flota detenida hasta ese momento fue reincorporada a la flota activa. Esto, junto a los esfuerzos en desguace realizados por la industria durante los años anteriores, mantuvo estable este indicador desde mediados de 2017 hasta mediados de 2019.

A fines del 2019 y debido a la inminente puesta en marcha a partir de enero de 2020 de la nueva normativa de regulación de los combustibles "IMO 2020", una porción de la flota global se dispuso a entrar a dique para la instalación de sistemas de filtros de aire como opción para el cumplimiento de la nueva regulación. Por lo anterior, en la medida en que las naves detenían su operación el indicador de flota detenida se vio incrementado.

Adicionalmente, los efectos de la desaceleración económica observada desde inicios de 2020 asociada al COVID-19, y la consecuente disminución en la demanda por razones explicadas anteriormente, llevaron a la industria a intensificar la reducción de capacidad entre mediados de febrero y fines de junio, en un esfuerzo por mantener un equilibrio entre oferta y demanda, sin perder estabilidad en el servicio ofrecido y perturbar la estabilidad en el mercado, dando fe así de la madurez alcanzada por la industria.

Evolución de flota desempleada¹



Fuente: Alphaliner Monthly Monitor (Feb-21)

NOTA:

¹ Hasta mediados de noviembre de 2020 la flota "desempleada" incluía naves detenidas por reparaciones extraordinarias o conversiones, excluyendo siempre aquellas naves detenidas por reparaciones rutinarias. A partir de entonces, la flota "desempleada" incluye solo la considerada "comercialmente inactiva"(capacidad sobrante en el mercado o en la flota de los operadores).



Con la apertura parcial y paulatina de algunas economías a partir del tercer trimestre de 2020, y ante el apremio de un pronto abastecimiento ante la inquietud desatada por la llegada de segundas olas de contagio, la demanda por transporte marítimo comenzó a experimentar una recuperación ante lo que la industria respondió reactivando la totalidad de su capacidad de transporte. Dado lo anterior, a fines de diciembre de 2020 la flota detenida se redujo de forma muy significativa a niveles menores al 2%.

- **Fuerte demanda eleva tarifas de flete a valores históricos**

El índice de precios de Shanghai ("Shanghai Containerized Freight Index" – SCFI) es un indicador que permite conocer la tendencia semanal de los cierres de tarifa de flete para embarques "spot" (embarques no sujetos a contratos con las líneas navieras) y así dimensionar efectos sobre el balance entre oferta y demanda.

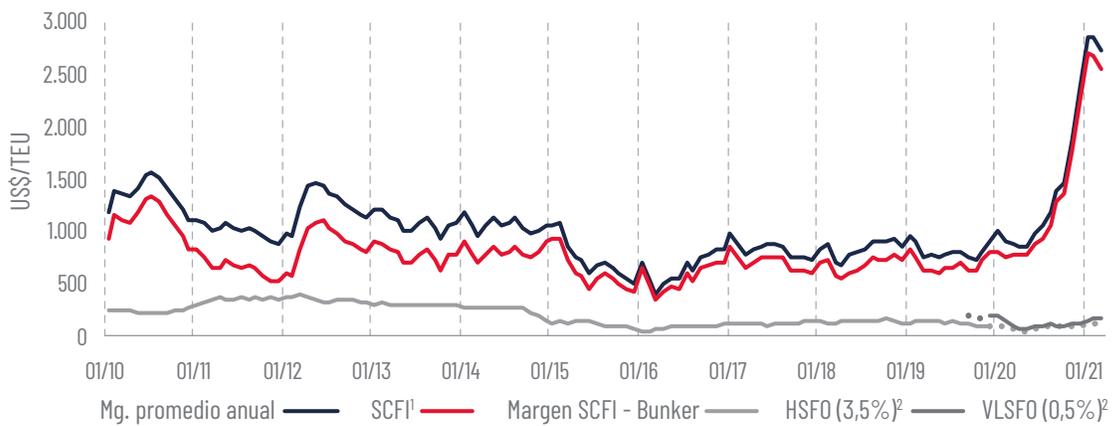
Para una correcta lectura de este indicador, es necesario además considerar el efecto que el precio del combustible tiene sobre las tarifas y cuya tendencia al alza ha sido moderada pero continua desde 2016. De esta forma, al analizar el nivel de tarifas ex bunker o margen ex bunker (deducido el costo de combustible) con el cual las compañías deben costear la totalidad de sus otros costos de operación y financieros, este ha ido presentado durante los últimos años un paulatino menor diferencial entre este indicador y las tarifas de flete generales. Lo anterior, gracias a las mayores eficiencias de operación implementadas por la industria y sus avances tecnológicos durante los últimos años, lo que ha ayudado a mejorar la rentabilidad general de las compañías, aunque estos se han mantenido históricamente por debajo de los niveles que la industria podría considerar como de un equilibrio sostenible para obtener un adecuado retorno sobre sus activos.

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

Evolución Margen SCFI - precio combustible



NOTAS:

¹ Shanghai Containerized Freight Index.

² Precio promedio de combustible (HSFO 380 ó VLSFO) en el Puerto de Rotterdam, aplicado el factor de consumo anual (ton / TEU) registrado por Hapag Lloyd. A partir de diciembre 2019 el VLSFO es considerado para el cálculo del margen ex bunker debido a la nueva regulación IMO 2020.

Fuente: Clarksons Research (Mar-21)



La volatilidad de margen ex bunker en referencia ha sido clara durante los años previos al 2017, registrándose durante el período una máxima que bordeaba los US\$ 1.300 nominales en julio de 2010 contra un mínimo de US\$ 350 nominales en marzo de 2016. Sin embargo, a partir de 2017 y hasta antes del tercer trimestre de 2020, el SCFI presentó una relativa estabilidad respecto a la alta variabilidad observada durante los años previos, evidenciándose también el mayor comportamiento estacional de la demanda por servicios de transporte de contenedores, reflejándose un aumento de tarifas hacia a la temporada alta (o peak season, comprendida regularmente entre los meses de junio a septiembre), y una disminución en el período de menores volúmenes (o slack season, regularmente durante los primeros meses del año).

Esta relativa estabilidad se vio interrumpida a partir del segundo semestre de 2020 producto del fuerte aumento en la demanda debido al apremio de importadores para recuperar sus niveles de stock de productos y materia primas después de la apertura de fronteras y antes de una posible segunda ola, razones previamente comentadas, generándose incluso una escasez de contenedores para el transporte y una congestión de naves en puertos de alta demanda. Cabe recordar, que, por su parte, la industria reincorporó la totalidad de su capacidad de flota activa pre-pandemia, operando al 100% de capacidad.

Esta histórica alza se debe principalmente a la alta inelasticidad del volumen por servicios de transporte marítimo demandado por productores e importadores de bienes a nivel mundial, los cuales se ven enfrentados a una capacidad limitada de servicios de transporte durante un periodo de tiempo, a pesar de que la industria se encuentra operando a una completa capacidad. Esta alza también ha evidenciado que el costo logístico de transporte marítimo para estas cargas es un acotado eslabón dentro de una cadena logística mayor, representando una porción ajustada dentro del costo total de transporte y más aún sobre el valor comercial del bien transportado.

Cabe señalar también, que, si bien se ha observado una abrupta evolución en las tarifas durante el segundo semestre de 2020 que ha permitido compensar la menor demanda del primer semestre del año y registrar mejoras en las utilidades respecto a años previos, estas aún representan una acotada rentabilidad respecto a los activos y capitales invertidos por parte de las compañías.

Aún es muy pronto para concluir cuál será el nivel de tarifa sostenible en el tiempo, ya que, por una parte, no existe certeza sobre la evolución de los efectos del COVID-19 sobre la economía y la industria marítima más allá del primer trimestre de 2021, y por otra parte, la incertidumbre sobre el aumento en el precio del combustible asociado a la mayor reactivación económica y a la implementación de la nueva normativa "IMO 2020" desde enero de 2020.

- **Precio de combustible al alza después caída por desaceleración económica**

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

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

Respecto a su evolución histórica, desde el 2011 hasta fines de 2014 el precio del combustible se mantuvo relativamente estable a un nivel alto. Posteriormente, durante el 2015 se observó una fuerte caída en el precio de este insumo, alcanzando su valor histórico más bajo. Sin embargo, desde inicios del 2016 se ha observado un moderado pero continuo incremento en el precio del combustible, llegando a recuperar a fines del 2018 gran parte del nivel perdido a fines del 2014, manteniendo una constante presión sobre los costos de operación y en las tarifas de transporte consideradas como de equilibrio.

Al cierre de 2018, el precio del combustible presentó una marcada volatilidad, la que posteriormente se tradujo en una tendencia a la baja durante el segundo semestre de 2019. Esto último se encuentra asociado esencialmente a la menor demanda estimada y la liquidación de inventarios por parte de proveedores del que, hasta ese momento, era el combustible más ampliamente utilizado en la operación marítima. Lo anterior, se debe a la aplicación de la nueva normativa sobre emisiones de sulfuro al aire "IMO 2020" de la industria naviera, que obliga a utilizar a nivel mundial, a partir del 1 enero de 2020, un combustible que contiene un nivel máximo de presencia de azufre de 0,5% (llamado very low sulphur fuel oil o VLSFO por sus siglas en inglés), muy inferior al 3,5% utilizado previamente en los grandes trayectos oceánicos.

Por lo anterior, al cierre de 2019 se estimaba que el costo operacional de la industria naviera durante el 2020 se vería incrementado debido al mayor precio del nuevo producto bajo en azufre, al ser este más refinado que el combustible regular (HSFO 380), o por el costo de instalación de filtros de aire para disminuir el nivel de azufre en el combustible.

De cualquier forma, las nuevas medidas medioambientales establecidas con el objetivo de disminuir el impacto medioambiental han llevado a la industria a un nuevo proceso de cambio, que ha implicado realizar pruebas, evaluaciones y posibles planes de inversión para cumplir la nueva normativa de forma eficiente y sustentable.

Al cierre de 2020 la flota de naves portacontenedores que han completado la instalación de filtros de aire asciende a casi un 26% sobre la flota total, mientras que otras alternativas como el uso de LNG aún se mantiene por debajo del 1% de la flota actual.

Respecto al precio del nuevo combustible y de acuerdo con lo observado durante la primera mitad del 2020, el precio del VLSFO cayó fuertemente como consecuencia de la desaceleración económica mundial asociada al COVID-19. Si bien la tendencia de precio repuntó al alza a partir de mayo, su reciente implementación y la incertidumbre respecto a su evolución futura y a la diferencia en precio comparado con el HSFO 380 mantienen cautos a la industria respecto a sus futuras implicancias.



- **Proceso de consolidación concluido, pero en búsqueda de eficiencias y nuevas estrategias**

Aun cuando existe un número relevante 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, posicionando a 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 transición en noviembre de 2017, aunque siguen operando bajo estructuras independientes. Además, para concretar esta adquisición, Maersk debió desligarse del negocio de cabotaje en Brasil por su alta concentración en este negocio, el que fue adquirido por CMA CGM, naviera francesa que previamente compró a la japonesa APL.

Por otra parte, 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, compañía que posteriormente adquirió la compañía hongkonesa Orient Overseas Container Lines (OOCL), en julio de 2018. Además, se anunció la asociación de las tres principales compañías navieras japonesas (K-Line, NYK y MOL) en una sola entidad, la que comenzó a operar de forma conjunta bajo el nombre de Ocean Network Express (ONE) durante el 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 ocurrida el 2016, compañía de origen coreano y en ese entonces la séptima compañía de transporte de contenedores (según medida en capacidad de arrastre). Esta quiebra 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 inicio de 2021 los diez principales operadores del mundo concentren casi un 85% de la capacidad instalada, mientras que los primeros cinco mantienen cerca de un 65%.

A

nálisis Razonado

En base a los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020

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. Cabe destacar, que durante el segundo trimestre de 2019 se confirmó la integración de HMM a THE Alliance, renovándose su acuerdo de operación conjunta en abril de 2020 por un plazo de 10 años más.

3. ANÁLISIS DE LOS RIESGOS DE MERCADO

CSAV junto con ser uno de los principales socios de la naviera alemana, además participa del pacto de accionistas con otros dos socios. Si bien estos tres accionistas actúan como controladores de HLAG, cabe recordar que este 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.

Como se describe en la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados, la inversión que CSAV mantiene en HLAG es hoy su principal activo (90,18% del total de activos al 31 de diciembre de 2020), 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 ya que dichos efectos afectan los resultados de HLAG y con ello el valor de la inversión que CSAV mantiene en ese 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.

Los principales riesgos que enfrenta la industria marítima 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 una recuperación respecto a la contracción sufrida el 2020. Sin embargo, aún es temprano para estimar la evolución de estas condiciones mundiales, y el impacto específico sobre la industria portacontenedores en el largo 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 - como se describió anteriormente - hoy el inventario de naves portacontenedores en construcción está en niveles bajos.

Adicionalmente, el precio del combustible ha mostrado una alta volatilidad durante los últimos años y sigue presentando cierta incertidumbre respecto a su evolución futura. De forma de mitigar este riesgo, las ventas de flete mantienen un reajuste indexado con la variación del precio del combustible.

Respecto al riesgo de variabilidad de la tasa de interés, al 31 de diciembre de 2020, 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.

En cuanto al riesgo de variabilidad del tipo de cambio, al 31 de diciembre de 2020, 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.





Estados Financieros Subsidiarias Resumidos

al 31 de diciembre de 2020



E

stados Financieros Subsidiarias Resumidos

Al 31 de diciembre 2020

Balances Generales Resumidos de Subsidiarias Al 31 de diciembre de 2020 y 2019	Tollo Shipping Co. S.A. y Subsidiarias		Norgistics Holding S.A.	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Activo corriente	77	317	1.705	1.877
Activo no corriente	-	-	-	-
Total activos	77	317	1.705	1.877
Pasivo corriente	755.356	755.382	10	128
Pasivo no corriente	-	-	-	-
Capital emitido	383.678	383.678	5.000	5.000
Ganancias (Pérdidas) acumuladas	(1.138.908)	(1.138.697)	(3.305)	(3.251)
Otras reservas	(49)	(41)	-	-
Participación no controladores	-	(5)	-	-
Total Pasivos y patrimonio	77	317	1.705	1.877



Compañía Naviera Rio Blanco S.A.		Corvina Shipping Co. S.A.		CSAV Germany Container Holding GmbH	
2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
1	23	755,263	755,257	785	5,640
-	-	-	17	2,738,114	2,168,384
1	23	755,263	755,274	2,738,899	2,174,024
2,270	2,250	22	5	18,535	87
-	-	-	-	1,990,344	1,509,719
3,550	3,550	493,258	493,258	84	84
(5,819)	(5,777)	261,976	262,004	(125,964)	(197,624)
-	-	7	7	855,900	861,758
-	-	-	-		
1	23	755,263	755,274	2,738,899	2,174,024

E

stados Financieros Subsidiarias Resumidos

Al 31 de diciembre 2020

Estado de Resultados Resumidos de Subsidiarias Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2020 y 2019	Tollo Shipping Co. S.A. y Subsidiarias		Norgistics Holding S.A.	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Ingreso de actividades ordinarias	-	-	-	-
Costo de ventas	-	-	-	-
Ganancia bruta	-	-	-	-
Otros ingresos, por función	-	-	-	-
Gasto de administración	(14)	(11)	(47)	(115)
Otros gastos, por función	-	-	-	-
Otras ganancias (pérdidas)	17	-	(1)	153
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	3	(11)	(48)	38
Ingresos financieros	-	-	-	-
Costos financieros	-	-	-	-
Ganancias (pérdidas) contabilizadas bajo el método de la participación	-	-	-1	-
Diferencias de cambio	-	-	(11)	1
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	3	(11)	(60)	39
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-	-	-
Ganancia (Pérdida) de operaciones continuadas	3	(11)	(60)	39
Ganancia (Pérdida) de operaciones descontinuadas	(210)	(900)	-	-
Ganancia (Pérdida)	(207)	(911)	(60)	39
Ganancia (Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	(206)	(911)	(60)	43
Ganancia (Pérdida), atribuible a las participaciones no controladas	(1)	-	-	(4)
Ganancia (Pérdida)	(207)	(911)	(60)	39



	Compañía Naviera Rio Blanco S.A.		Corvina Shipping Co. S.A.		CSAV Germany Container Holding GmbH	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	(4)	(3)	(10)	(10)	(464)	(268)
	-	-	-	-	-	-
	(23)	204	(17)	-	-	-
	(27)	201	(27)	(10)	(464)	(268)
	-	-	-	-	9	37
	(15)	(26)	-	-	-65.027	-42.168
	-	-	(1)	(8)	312.309	147.812
	-	1	-	4	-175.167	21.561
	(42)	176	(28)	(14)	71.660	126.974
	-	-	-	-	-	-
	(42)	176	(28)	(14)	71.660	126.974
	-	(974)	-	-	-	-
	(42)	(798)	(28)	(14)	71.660	126.974
	(42)	(798)	(28)	(14)	71.660	126.974
	-	-	-	-	-	-
	(42)	(798)	(28)	(14)	71.660	126.974

E

stados Financieros Subsidiarias Resumidos

Al 31 de diciembre 2020

Estado de Cambio de Patrimonio Resumidos de Subsidiarias Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2020 y 2019	Tollo Shipping Co. S.A. y Subsidiarias		Norgistics Holding S.A.	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Saldo inicial del patrimonio	(755.065)	(779.201)	1.749	1.877
Resultado integral	(215)	(890)	(60)	39
Emisión de patrimonio	-	-	-	-
Dividendos	-	25.201	-	-
Incremento (Disminución) por otras distribuciones de propietarios	-	-	-	-
Incremento (Disminución) por transferencias y otros cambios	1	(175)	6	(167)
Otros incrementos (disminuciones) en patrimonio neto	-	-	-	-
Incremento (Disminución) por cambios en la participación de subsidiarias que no indiquen pérdida de control	-	-	-	-
Saldo final patrimonio	(755.279)	(755.065)	1.695	1.749

Estado de Flujo de Efectivo Resumidos de Subsidiarias Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2020 y 2019	Tollo Shipping Co. S.A. y Subsidiarias		Norgistics Holding S.A.	
	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
Flujo de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de la operación	(8)	8	1	(69)
Flujo de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	17	-	-	-
Flujo de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-	-	-
Incremento neto (disminución) en el efectivo y equivalente al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	9	8	1	(69)
Efectos en la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	-	-	1	(1)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	9	8	2	(70)
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del periodo	22	14	10	80
Efectivo y equivalente al efectivo al final del periodo	31	22	12	10



Compañía Naviera Rio Blanco S.A.		Corvina Shipping Co. S.A.		CSAV Germany Container Holding GmbH	
2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
(2.227)	(1.429)	755.269	752.627	664.218	568.434
(42)	(798)	(28)	(14)	67.493	102.470
-	-	-	-	-	-
-	-	-	2.658	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	(2)	(1.691)	(6.686)
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
(2.269)	(2.227)	755.241	755.269	730.020	664.218

Compañía Naviera Rio Blanco S.A.		Corvina Shipping Co. S.A.		CSAV Germany Container Holding GmbH	
2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$	2020 MUS\$	2019 MUS\$
-	-	7	(6)	(581)	(225)
-	-	-	-	(263.270)	(112.259)
-	-	-	-	260.150	117.991
-	-	7	(6)	(3.701)	5.507
-	-	-	-	(1.154)	80
-	-	7	(6)	(4.855)	5.587
1	1	2	8	5.640	53
1	1	9	2	785	5.640

D

eclaración de Responsabilidad

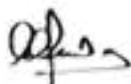
Los Directores y el Gerente General que suscriben esta Memoria por el ejercicio terminado el 31 de diciembre 2020, se hacen responsables bajo juramento de la veracidad de toda la información proporcionada en la presente Memoria Anual, de conformidad con la Norma de Carácter General N°30, de la Comisión para el Mercado Financiero, y la normativa pertinente.



Francisco Pérez Mackenna
Presidente
RUT 6.525.286-4



Andrónico Luksic Craig
Vicepresidente
RUT 6.062.786-K



Alberto Alemán Zubieta
Director
RUT 48.214.110-2



Christian Blomstrom Bjuvman
Director
RUT 10.672.019-3



Hernán Büchi Buc
Director
RUT 5.718.666-6



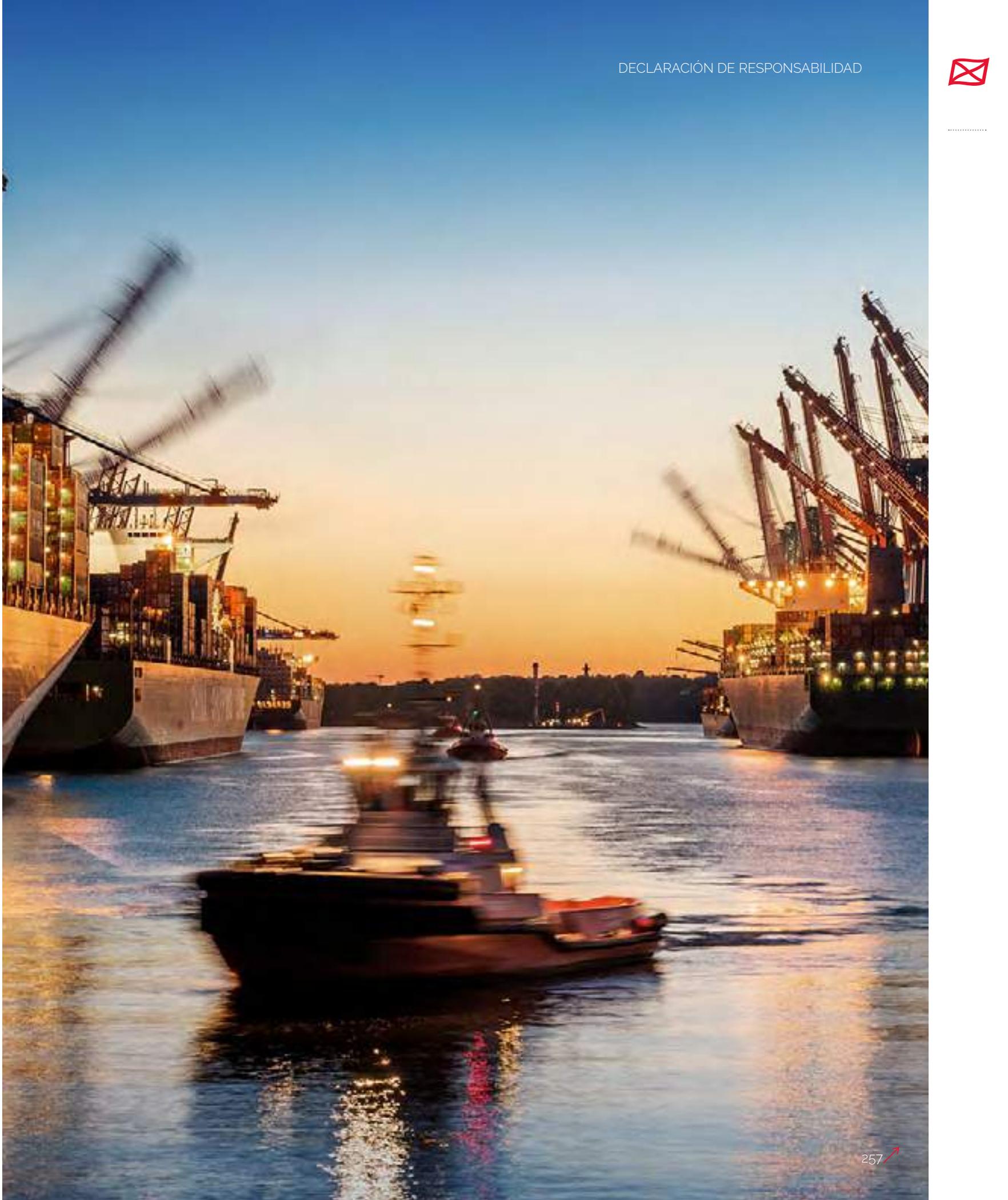
Arturo Claro Fernández
Director
RUT 4.108.676-9



José De Gregorio Rebeco
Director
RUT 7.040.498-2



Óscar Hasbún Martínez
Gerente General
RUT 11.632.255-2





DISEÑO:

- BAOBAB Diseño Limitada

FOTOGRAFÍA:

- Archivo CSAV
- Archivo Hapag-Lloyd



.....

