



COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. Y SUBSIDIARIA

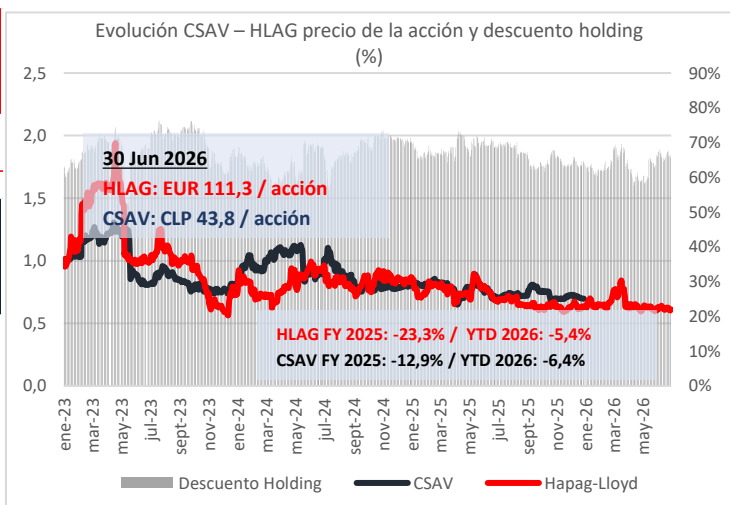
ANÁLISIS RAZONADO

En base a los Estados Financieros Consolidados Intermedios
al 30 de junio de 2026

1S26 EN UNA MIRADA

		al 30 de junio de 2026	al 30 de junio de 2025	Variación	
				%	#
Participación HLAG	MMUS\$	(61,4)	225,1	(127%)	(286)
Ganancia (pérdida)	MMUS\$	(132,6)	130,1	(202%)	(263)

		al 30 de junio de 2026	al 30 de junio de 2025	Variación	
				%	#
Ingresos	MMUS\$	10.759	10.590	2%	169
EBITDA	MMUS\$	1.323	1.924	(31%)	(601)
EBIT	MMUS\$	18	677	(97%)	(659)
Ganancia (pérdida)	MMUS\$	(173)	775	(122%)	(948)
Tarifas Promedio	US\$/TEU	1.406	1.411	(0,4%)	(5)
Volumen Transportado	MTEU	6.684	6.588	1,5%	96
Precio del Combustible	US\$/ton	592	542	9%	50



- ✉ CSAV registró una pérdida de MMUS\$ 132,6 en 1S26, comparada con una utilidad de MMUS\$ 130,1 en 1S25. El resultado se explica principalmente por la menor contribución de Hapag-Lloyd por MMUS\$ -286,5 y un menor resultado por diferencia de cambio en MMUS\$ -75,1. Efectos compensados en parte por un menor gasto en impuestos de MMUS\$ 94,0.
- ✉ En el trimestre, CSAV recibió un dividendo bruto de Hapag-Lloyd por MMEUR 158,2 y recuperó una retención bruta por MMEUR 114, los cuales junto a parte de la caja de la Compañía permitieron entregar a sus accionistas dividendos que totalizaron MMUS\$ 483,9.
- ⚡ Hapag-Lloyd registró un aumento en ingresos de 1,6% respecto del mismo período del año anterior, apoyado por un crecimiento de 1,5% en los volúmenes transportados y tarifas relativamente planas. En el negocio de transporte marítimo los gastos aumentaron 8,3%, afectados principalmente por el conflicto en Medio Oriente, re-ruteos, mayores tiempos de tránsito y interrupciones operacionales en distintos puertos. El alza en costos implicó registrar una pérdida a nivel de grupo en el primer semestre de MMUS\$ 173,0.
- ⚡ El segmento de Terminales e Infraestructura mantuvo un sólido desempeño, con ingresos de US\$360 millones en 1S26 (+47%), EBITDA de US\$102 millones (+29%) y EBIT de US\$39 millones (+4%). El crecimiento estuvo impulsado principalmente por la consolidación por primera vez del negocio de contenedores de J M Baxi en India.
- ⚡ En relación con la adquisición de ZIM, luego de que sus accionistas aprobaran la transacción el 30 de abril, Hapag-Lloyd continúa avanzando en la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes.

◀ El sector naviero continúa operando en un entorno de elevada incertidumbre geopolítica, especialmente por la situación en Medio Oriente. No obstante, ante una demanda de mercado más sólida y una evolución favorable de las tarifas spot, Hapag-Lloyd elevó en julio sus perspectivas para 2026, proyectando actualmente un EBITDA de entre US\$ 2.700 y US\$ 3.700 millones y un EBIT de entre US\$100 y US\$1.100 millones. El guidance continúa sujeto a una alta volatilidad.

**Hapag-Lloyd elevó las perspectivas de resultados para este año 2026:
EBITDA entre MUS\$ 2.700 y 3.700; EBIT entre MMUS\$ 100 y 1.100.**

(2025: EBITDA MUS\$ 3.602; EBIT MUS\$ 1.073 /
Perspectiva previa: EBITDA: MMUS\$ 1.100-3.100; EBIT: MMUS\$ -1.500 y 500)

Índice de Contenidos

Contenido

1. Análisis de la Situación Financiera	4
Estado de Situación Financiera.....	4
Estado de Resultados	7
Análisis del Flujo de Efectivo	8
Índices Financieros	9
Índice de Liquidez	9
Índice de Apalancamiento	10
Índice de Rentabilidad	11
2. Análisis de los Resultados de Hapag-Lloyd al 30 de junio de 2026	12
Análisis de la Principales Cifras de Hapag-Lloyd	12
Indicadores de Balance y Liquidez de Hapag-Lloyd.....	13
Expectativas 2026 y eventos recientes	14
3. Situación de Mercado.....	15
El Crecimiento de la Industria alineado al PIB Mundial.....	15
La Industria se ha consolidado en búsqueda de eficiencias.....	16
Indicadores de la oferta de naves.....	17
Efectiva gestión de flota mantuvo en equilibrio oferta y demanda	18
El combustible es el insumo principal en la industria	18
Fluctuaciones de demanda	20
Terminales e Infraestructura.....	21
4. Análisis de los Riesgos de Mercado	22
Riesgo del Negocio	22
i) Equilibrio de Oferta y Demanda:	22
ii) Mercados Geográficos:	23
iii) Precio del Combustible:	23
Riesgo de Crédito	24
Riesgo de Liquidez.....	24
Riesgo de Mercado.....	24

1. Análisis de la Situación Financiera

Estado de Situación Financiera

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

ACTIVOS	al 30 de junio de 2026	al 31 de diciembre de 2025	Variación	
	MM US\$	MM US\$	%	MM US\$
Activos corrientes	121,7	514,7	(76%)	(393,0)
Efectivo y equivalentes al efectivo	33,3	324,1	(90%)	(290,8)
Activos por impuestos corrientes	87,6	189,9	(54%)	(102,3)
Otros	0,7	0,7	6%	0,0
Activos no corrientes	6.334,0	6.569,7	(4%)	(235,7)
Inv. de CSAV en HLAG	6.293,6	6.556,2	(4%)	(262,6)
Activos por impuestos no corrientes	28,3	1,2	2.260%	27,1
Propiedades y Otros	12,0	12,3	(2%)	(0,3)
Total activos	6.455,7	7.084,4	(9%)	(628,8)

PASIVOS	al 30 de junio de 2026	al 31 de diciembre de 2025	Variación	
	MM US\$	MM US\$	%	MM US\$
Total de pasivos corrientes	8,2	73,4	(89%)	(65,2)
Ctas. comerciales y otras cuentas por pagar	6,0	7,3	(18%)	(1,3)
Otros pasivos no financieros corrientes y otros	2,2	66,1	(97%)	(63,9)
Total de pasivos no corrientes	8,5	1,3	541%	7,2
Pasivos por impuestos diferidos	7,8	0,5	1.354%	7,3
Otros	0,7	0,8	(14%)	(0,1)
Total de pasivos	16,7	74,7	(78%)	(58,0)
Patrimonio controladora	6.438,9	7.009,7	(8%)	(570,8)
Total pasivos y patrimonio	6.455,7	7.084,4	(9%)	(628,8)

 Los **activos totales** disminuyeron en MMUS\$ 628,8 con respecto a los existentes al 31 de diciembre de 2025, por menores **activos corrientes** por MMUS\$ 393,0 y por menores **activos no corrientes** por MMUS\$ 235,7. A continuación, se analizan estas variaciones.

 La **disminución de MMUS\$ 393,0 en los activos corrientes** se explica principalmente por el pago de dividendos por MMUS\$ 483,9 los cuales se desembolsaron con un mix de caja, de recuperación de activos por impuestos corrientes del extranjero y por el ingreso de dividendos de Hapag-Lloyd.

En el trimestre CSAV recuperó una retención del extranjero que ascendía a MMEUR 114, a su vez con el pago de dividendos recibido de Hapag-Lloyd se crearon nuevas retenciones por recuperar. En el neto, las retenciones por recuperar disminuyeron considerablemente (ver tabla página siguiente).

Entidad que entrega el dividendo	Fecha de Pago Dividendo	Dividendo [MMEUR]	Tasa de Retención [%]	Retención [MMEUR]	Entidad que recibe la retención	Clase de Activo
Hapag-Lloyd	26 de mayo, 2026	158	26,38%	41,7	CSAV Alemania	Activo Corriente
CSAV Germany	10 de nov, 2025	10	10,55%	1,1	CSAV Chile	Activo No Corriente
CSAV Germany	22 de abr, 2026	112	10,55%	11,8	CSAV Chile	Activo No Corriente
CSAV Germany	27 de mayo, 2026	113	10,55%	11,9	CSAV Chile	Activo No Corriente

Respecto a diciembre, los impuestos por recuperar en el balance disminuyen en MMUS\$ 57, 5 y también disminuyen los créditos por impuestos pagados en el extranjero MMUS\$ 18,0 dado los flujos de dividendos recibidos del extranjero.

Activos por impuestos corrientes	al 30 de junio de 2026	al 31 de diciembre de 2025	Variación	
Remanente IVA crédito fiscal	2,9	2,7	8%	0,2
Impuesto renta por recuperar	47,3	131,9	(64%)	(84,6)
Créditos por impuestos pagados en el extranjero	37,5	55,4	(32%)	(18,0)
Total activos por impuestos corrientes	87,6	189,9	(54%)	(102,3)

Activos por impuestos no corrientes	al 30 de junio de 2026	al 31 de diciembre de 2025	Variación	
Impuesto renta por recuperar	28,3	1,2	2.184%	27,1
Total activos por impuestos no corrientes	28,3	1,2	2.184%	27,1

↓ Por su parte, los **activos no corrientes se redujeron en MMUS\$ 235,7**, explicado principalmente por el menor valor de la inversión de CSAV en Hapag-Lloyd (MMUS\$ -262,6) dado el resultado negativo del ejercicio, el pago de dividendos mencionado previamente y otros efectos que se ven en la tabla.



Detalle de movimientos de la Inversión de CSAV en HLAG		MMUS\$
Saldo al 1 enero de 2026		6.556,2
Participación en resultados de HLAG		(61,4)
Participación en otros resultados integrales		(11,0)
Otros cambios patrimoniales		(6,6)
Dividendos recibidos		(183,6)
Movimiento del periodo		(262,6)
Saldo al 30 de junio de 2026		6.293,6



↓ Al 30 de junio, los **pasivos totales disminuyeron en MMUS\$ 58,0**, alcanzando MMUS\$ 16,7, lo que se explica por menores pasivos corrientes (MMUS\$ -65,2) y mayores pasivos no corrientes (MMUS\$ 7,2). Cabe destacar que el nivel de pasivos y de apalancamiento de la Compañía es mínimo, alcanzando 0,3% del patrimonio.

↓ La **disminución de los pasivos corrientes (MMUS\$ -65,2)** se explica principalmente por un menor registro de otros pasivos no financieros corrientes dado a que el resultado acumulado del semestre presenta una pérdida y por lo tanto, a diferencia del cierre de Dic25, no se provisiona un dividendo mínimo obligatorio.

↑ Por otra parte, los **pasivos no corrientes aumentaron en MMUS\$ 7,2 por un mayor pasivo por impuesto diferido**. Este último se generó producto de las nuevas retenciones por recuperar desde el extranjero, que no se prevé lleguen dentro del año. Cabe señalar que la Compañía no mantiene deuda financiera.

↓ **Al 30 de junio, el patrimonio disminuyó en MMUS\$ 570,8** respecto del existente al 31 de diciembre de 2025. Esta variación se explica principalmente por el resultado generado en el ejercicio (MMUS\$ -132,6), por el pago de dividendos adicionales y eventuales (MMUS\$ 420,5) y por menores otras reservas patrimoniales (MMUS\$ -17,6).

Estado de Resultados

Estado de Resultados	al 30 de junio de 2026	al 30 de junio de 2025	Variación	
	MM US\$	MM US\$	%	MM US\$
Gasto de administración	(6,9)	(8,1)	(14%)	1,2
Otras ganancias (pérdidas)	0,1	0,1	(23%)	(0,0)
Resultado de actividades operacionales	(6,8)	(8,0)	(14%)	1,1
Ingresos financieros netos	5,7	2,1	173%	3,6
Participación en asociadas y negocios conjuntos	(61,4)	225,1	(127%)	(286,5)
Diferencia de cambio	(1,3)	73,7	(102%)	(75,1)
Gasto/Utilidad por impuesto a las ganancias	(68,8)	(162,8)	(58%)	94,0
Ganancia del periodo	(132,6)	130,1	(202%)	(262,7)



El **resultado atribuible a la controladora acumulado al 30 de junio de 2026** ascendió a una pérdida de **MMUS\$ -132,6**, lo que se compara negativamente con la utilidad de **MMUS\$ 130,1** registrados en el mismo período del año anterior.



Los **gastos de administración** ascendieron a **MMUS\$ 6,9**, 14% menores que el 1S25.



Los **ingresos financieros netos** fueron positivos en el período por **MMUS\$ 5,7**, cifra mayor al ingreso neto de **MMUS\$ 2,1** registrado en el mismo período de 2025. Esta variación se explica principalmente por un mayor nivel de caja promedio disponible para inversión.



Respecto del resultado por **participación en asociadas y negocios conjuntos**, CSAV reconoció una participación en el resultado de Hapag-Lloyd de **MMUS\$ -61,4**, lo que representa una disminución de 127% respecto del mismo período del año anterior. Más detalles se presentan en la sección 2. Análisis de los Resultados de Hapag-Lloyd al 30 de junio de 2026 de este reporte.



La **diferencia de cambio** registrada en el período fue **negativa**, pero bastante acotada por **MMUS\$ 1,3**, explicada principalmente por la variación del tipo de cambio EUR/USD asociada a las retenciones por recuperar desde Alemania denominadas en euros. Actualmente, el monto en euros de las retención vigentes asciende a **MMEUR 66,5**, lo que podría generar diferencias cambiarias futuras. La Compañía no mantiene cobertura cambiaria sobre dichas cuentas, debido a que no existe una fecha cierta de devolución de las retenciones y porque una fluctuación relevante del EUR/USD podría generar descalces de caja.



El **gasto por impuestos a las ganancias** fue negativo de **MMUS\$ 68,8**, lo que se compara con el gasto de **MMUS\$ 162,8** del 1S25. El menor gasto se explica por menores dividendos recibidos desde el extranjero (**MMUS\$ 184,2** en 1S26 versus **MMUS\$ 488,8** en 1S25) y por lo tanto una menor contabilización de impuestos.

Análisis del Flujo de Efectivo

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

Flujo de Efectivo MMUS\$	al 30 de junio de		Variación	
	2026	2025		
Efectivo al inicio del periodo	324,1	84,3	285%	239,8
Flujo procedente de Operaciones	(81,7)	(147,8)	(45%)	66,0
Pagos procedentes de actividades de operación	(8,6)	(9,8)	(12%)	1,2
Impuestos y Otros	(73,1)	(138,0)	(47%)	64,8
Flujo procedente de Actividades de Inversión	275,7	502,8	(45%)	(227,1)
Intereses recibidos	5,7	2,1	167%	3,6
Dividendos recibidos	184,2	488,8	(62%)	(304,6)
Otros	85,8	11,9	621%	73,9
Flujo procedente de Actividades de Financiamiento	(476,2)	(395,6)	20%	(80,6)
Pago de pasivos por arrendamiento financiero	(0,2)	(0,2)	29%	(0,0)
Dividendos pagados	(476,0)	(395,4)	20%	(80,5)
Efecto de variación por Tipo de Cambio	(8,6)	2,4	(454%)	(11,0)
Var. Flujo de Efectivo y equivalentes al Efectivo	(290,8)	(38,1)	664%	(252,7)
Efectivo final del periodo	33,3	46,2	(28%)	(12,9)



La variación neta de la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo, entre el 1 de enero de 2026 y el 30 de junio de 2026, fue negativa por MMUS\$ 290,8.

El flujo procedente de actividades de operación fue negativo en MMUS\$ 81,7 en el período, lo que representa una mejora de MMUS\$ 66,0 respecto del año anterior. Las actividades de operación tuvieron montos levemente menores, sin embargo, los desembolsos en impuestos y otras salidas explicado por los impuestos pagados en el extranjero asociados a la recuperación de retenciones disminuyen en MMUS\$ 64,8 millones.

El flujo procedente de actividades de inversión fue positivo en MMUS\$ 275,7 en el período, lo que representa un menor flujo recibido de MMUS\$ 227,1 respecto del año anterior. Los flujos de ambos períodos se explican por los dividendos recibidos por Hapag-Lloyd (el dividendo recibido este año fue de 3,0 euros/acción y el año anterior 8,2 euros/acción), intereses recibidos (este año hay mayor nivel de caja) y por Otros.

El flujo procedente de actividades de financiamiento fue negativo por MMUS\$ 476,2 en el período, lo que representa un mayor desembolso de MMUS\$ 80,5 respecto del año anterior. El mayor pago se debe a un mayor pago de dividendos a los accionistas de CSAV.

Índices Financieros

Los principales indicadores financieros al 30 de junio de 2026 y al 31 de diciembre de 2025 son los siguientes:

Índice de Liquidez

Índice de Liquidez		al 30 de junio de 2026	al 31 de diciembre de 2025
Liquidez Corriente	= $\frac{\text{Activos Corrientes}}{\text{Pasivos Corrientes}}$	14,813	7,011



 **Liquidez Corriente:** Este índice aumenta significativamente, alcanzando 14,813 veces al 30 de junio de 2026, en comparación con 7,011 veces al 31 de diciembre de 2025. Esto se explica porque, si bien los activos corrientes disminuyen en MMUS\$ 393,0 (-76%), los pasivos corrientes se reducen en una proporción aún mayor, en MMUS\$ 65,2 (-89%), elevando así la liquidez corriente.

Índice de Apalancamiento

Índices de Apalancamiento			Al 30 de junio de 2026	al 31 de diciembre de 2025
Apalancamiento	=	<u>Pasivos Totales</u> Patrimonio	0,3%	1,1%
Apalancamiento de Corto Plazo	=	<u>Pasivos Corrientes</u> Pasivos Totales	49,1%	98,2%
Apalancamiento de Largo Plazo	=	<u>Pasivos No Corrientes</u> Pasivos Totales	50,9%	1,8%



✉ **Apalancamiento:** Este índice se mantiene en niveles mínimos y disminuye aún más respecto de diciembre de 2025 por la disminución de los pasivos totales. Cabe recordar que la Compañía no mantiene pasivos financieros.



✉ **Apalancamiento de Corto Plazo:** Este índice disminuye a 49,1%, desde 98,2% al cierre de 2025, debido principalmente a la fuerte reducción de los pasivos corrientes.



✉ **Apalancamiento de Largo Plazo:** En contrapartida, este índice aumenta a 50,9%, desde 1,8% al cierre de 2025, producto del aumento de los pasivos no corrientes, principalmente asociado a pasivos por impuestos diferidos.

Índice de Rentabilidad

Índices de Rentabilidad			Al 30 de junio de 2026	al 31 de diciembre de 2025
Rentabilidad del Patrimonio	=	$\frac{\text{Resultado Controladora 12M}}{\text{Patrimonio Promedio}}$	-0,7%	3,0%
Rentabilidad del Activo	=	$\frac{\text{Resultado Controladora 12M}}{\text{Activos Promedio}}$	-0,7%	2,9%
Retorno de Dividendos	=	$\frac{\text{Dividendos Pagados en los últimos 12 meses}}{\text{Precio de Mercado de la Acción}}$	28,1%	22,3%
Resultado por Acción	=	$\frac{\text{Resultado Controladora 12M}}{\text{Número de Acciones}}$	-0,0010	0,0040
Valor Bursátil de la Acción (en pesos chilenos)			43,8	46,8

*Usando el Tipo de Cambio observado de la fecha de cierre dic25: \$ 907,13 y jun26: \$ 922,21
Promedio: (Valor al cierre del período + Valor 12 meses previo al cierre del período) / 2



✉ **Rentabilidad del Patrimonio:** alcanzó -0,7% al 30 de junio de 2026, comparado con 3,0% al cierre de 2025. Esta disminución se explica principalmente por un resultado acumulado de los últimos doce meses negativos de MMUS\$ 49,6.



✉ **Rentabilidad del Activo:** se ubicó en -0,7%, inferior al 2,9% registrado al cierre de 2025, reflejando el menor resultado de los últimos doce meses en relación con el nivel promedio de activos de la Compañía.



✉ **Retorno de Dividendos:** alcanzó 28,0% al 30 de junio de 2026, superior al 22,3% registrado al cierre de 2025. El aumento se explica por mayores dividendos pagados durante los últimos doce meses, junto con una disminución del valor bursátil de la Compañía, producto de la caída del precio de la acción en pesos chilenos y, en menor medida, del efecto del tipo de cambio.



✉ **Resultado por Acción:** disminuye en línea con la disminución del resultado atribuible a la controladora.



✉ **Valor bursátil de la Acción:** El valor de la acción al 30 de junio de 2026 disminuyó 6,4% respecto del 31 de diciembre de 2025, pasando de \$46,8 a \$43,8 por acción.

2. Análisis de los Resultados de Hapag-Lloyd al 30 de junio de 2026

Análisis de la Principales Cifras de Hapag-Lloyd

Cifras relevantes al		al 30 de junio de 2026	al 30 de junio 2025	Variación	
				%	#
Flota Total		300	313	(4%)	(13)
Capacidad Total de Naves	TTEU	2.458	2.481	(1%)	(23)
Capacidad Total de Contenedores	TTEU	3.620	3.717	(3%)	(97)
Tarifas (promedio del período)	US\$/TEU	1.406	1.411	(0%)	(5)
Volumen Transportado	TTEU	6.684	6.588	1%	96
Ingresos	MM US\$	10.759	10.590	2%	169
Gastos de Transporte de Negocio Marítimo	MM US\$	(8.334)	-7.696	8,3%	(638)
Gastos de Terminales e Infraestructura	MM US\$	(136)	-83	64%	(53)
Precio de Combustible (combinado MFO / MDO, promedio del período)	US\$/ton	592	542	9%	50
EBITDA	MM US\$	1.323	1.924	(31%)	(601)
EBIT	MM US\$	18	677	(97%)	(659)
Utilidad (Pérdida)	MM US\$	(173)	775	(122%)	(948)
Indicadores de Resultados					
Margen EBITDA (EBITDA / Ingresos)		12,3%	18,2%	(6%)	
Margen EBIT (EBIT / Ingresos)		0,2%	6,4%	(6%)	
ROIC (NOPAT/IC)		(0,2%)	6,1%	(6%)	

Hapag-Lloyd operó durante el 1S26 en un entorno marcado por mayores disrupciones operacionales y tensiones geopolíticas. Al 30 de junio de 2026, la flota estaba compuesta por 300 naves, con una capacidad total de 2,46 millones de TEU, 1% inferior a junio de 2025, mientras que la capacidad de contenedores alcanzó 3,62 millones de TEU, disminuyendo 3% respecto del mismo período del año anterior.

El volumen transportado durante el 1S26 aumentó 1,5%, alcanzando 6,7 millones de TEU, frente a 6,6 millones de TEU en 1S25. A nivel de rutas, África e intrarregionales registraron la mayor expansión, con un crecimiento de 16,6%, mientras que Asia-América aumentó 0,7%. Por el contrario, Europa-América disminuyó 4,1% y Asia-Europa se mantuvo prácticamente estable, con una baja de 0,3%. El desempeño estuvo afectado principalmente por disrupciones climáticas y por los efectos del conflicto en Medio Oriente.

Las tarifas de flete promedio se mantuvieron prácticamente estables respecto del año anterior, alcanzando US\$1.406 por TEU, frente a US\$1.411 por TEU en 1S25 (-0,4%). Por ruta, Asia-Europa aumentó 4,4%, mientras que África e intrarregionales registró un incremento de 11,7%. En contraste, las tarifas de Asia-América disminuyeron 5,8% y las de Europa-América cayeron 2,6%.

Por su parte, los gastos de transporte del negocio marítimo aumentaron 8,3%, alcanzando US\$8.334 millones, impulsados principalmente por el conflicto en Medio Oriente, los desvíos de rutas asociados, mayores tiempos de tránsito y disrupciones operacionales puntuales en distintos puertos.

Los costos unitarios de transporte, incluyendo depreciación y amortización, aumentaron 6%, hasta US\$1.432 por TEU. Los gastos unitarios de combustible y emisiones aumentaron 7%, producto principalmente del incremento del precio promedio de consumo de bunker, que pasó de US\$542 a US\$592 por tonelada, y de mayores gastos asociados a certificados de emisiones. Los costos de handling & haulage aumentaron 5%, mientras que los gastos por equipos y reposicionamiento crecieron 9% y los asociados a naves y viajes aumentaron 4%, reflejando mayores costos de almacenamiento, transporte terrestre, slot charter, desvíos y tiempos de tránsito.

El segmento de Terminales e Infraestructura mantuvo un sólido crecimiento durante el período. Los ingresos aumentaron 47%, alcanzando US\$360 millones, mientras que el EBITDA creció 29%, hasta US\$102 millones, y el EBIT aumentó 4%, alcanzando US\$39 millones. Este desempeño estuvo impulsado principalmente por la consolidación por primera vez durante todo el período del negocio de terminales de J M Baxi en India.

En términos consolidados, Hapag-Lloyd registró un EBIT de US\$18 millones durante el 1S26, comparado con US\$677 millones en 1S25, mientras que el EBITDA disminuyó 31%, hasta US\$1.323 millones. El margen EBIT se redujo desde 6,4% a 0,2%, reflejando el impacto de mayores costos operacionales y disrupciones logísticas, pese al crecimiento de los volúmenes transportados y a tarifas promedio prácticamente estables. El resultado neto del Grupo alcanzó una pérdida de US\$173 millones, frente a una utilidad de US\$775 millones en 1S25.

Indicadores de Balance y Liquidez de Hapag-Lloyd

Indicadores de Balance		al 30 de junio de 2026	al 31 de diciembre de 2025	Variación	
				%	#
Activos Totales	MM US\$	34.006	33.985	0%	21
Pasivos Totales	MM US\$	13.328	12.838	4%	490
Patrimonio	MM US\$	20.678	21.147	(2%)	(469)
Patrimonio / Activos Totales	%	60,8%	62,2%	(2%)	
Indicadores de Deuda					
Deuda Financiera	MM US\$	7.153	7.509	(5%)	(356)
Caja y Equivalentes a Caja (incluye inversiones financieras)	MM US\$	5.184	6.300	(18%)	(1.116)
Deuda Neta (efectivo y equivalente a efectivo - deuda financiera)	MM US\$	1.969	1.209	63%	760

Al analizar los indicadores de balance al 30 de junio de 2026, los activos totales alcanzaron US\$34.006 millones, prácticamente estables respecto de los US\$33.985 millones registrados al cierre de 2025. Durante el período, los activos fijos aumentaron principalmente por la incorporación de J M Baxi Container Holdings y HGT Aracruz, además de nuevas incorporaciones y extensiones de activos por derecho de uso. Estos efectos fueron compensados en gran medida por depreciaciones, cambios en inversiones contabilizadas por el método de participación y una disminución de la caja.

Por su parte, el patrimonio disminuyó en US\$469 millones, alcanzando US\$20.678 millones, frente a US\$21.147 millones al cierre de 2025. Esta reducción se explica principalmente por el resultado del período

y por el pago de dividendos, parcialmente compensados por el aumento de las participaciones no controladoras asociado a las adquisiciones realizadas durante el semestre. El ratio patrimonio sobre activos disminuyó desde 62,2% a 60,8%.

Al 30 de junio de 2026, la deuda neta alcanzó US\$1.969 millones, aumentando en US\$761 millones respecto de los US\$1.209 millones registrados a diciembre de 2025. El incremento se explica principalmente por el pago de dividendos y la disminución de otros activos financieros. La deuda financiera y pasivos por arrendamiento disminuyeron desde US\$7.509 millones a US\$7.153 millones, mientras que la caja y equivalentes bajaron desde US\$4.085 millones a US\$3.150 millones.

Expectativas 2026 y eventos recientes

El 13 de julio de 2026, Hapag-Lloyd elevó sus perspectivas para el ejercicio 2026, proyectando un EBITDA en un rango entre US\$2.700 y US\$3.700 millones, frente al rango anterior de US\$1.100 a US\$3.100 millones, y un EBIT entre US\$100 y US\$1.100 millones, comparado con el rango previo de US\$-1.500 a US\$500 millones. La revisión al alza responde principalmente a una demanda de mercado más sólida y a la evolución positiva de las tarifas spot. No obstante, la Compañía mantiene un alto grado de incertidumbre respecto de estas proyecciones debido a la volatilidad de las tarifas y al contexto geopolítico, especialmente en Medio Oriente.

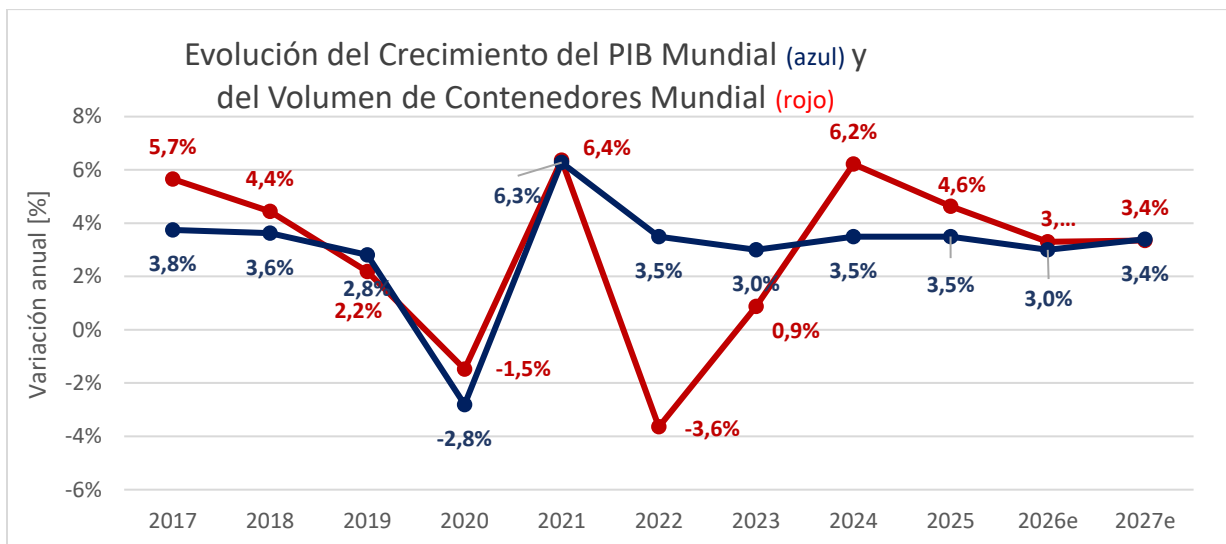
Durante el 1S26, las tensiones en Medio Oriente continuaron afectando la red de transporte, generando desvíos de rutas, mayores tiempos de tránsito y mayores costos de combustible y operación. Hapag-Lloyd espera que parte de estos mayores costos pueda ser compensada por mayores tarifas promedio. Asimismo, sus perspectivas consideran que los volúmenes transportados continúen creciendo, apoyados por mejoras en calidad de servicio y confiabilidad operacional a través de la Gemini Cooperation.

Respecto de ZIM, la adquisición anunciada en febrero de 2026 continúa en curso y su cierre permanece sujeto a las aprobaciones regulatorias correspondientes.

3. Situación de Mercado

A continuación, se desglosará la situación del mercado de 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 donde posee un 30% en propiedad al 30 de junio.

El Crecimiento de la Industria alineado al PIB Mundial



Fuente: Clarksons Research volumen contenedores 2016-2027e (Ago-26); PIB Mundial - FMI (Jul-26)

Tras el proceso de consolidación de la industria portacontenedores observado durante la última década, las principales líneas navieras han evolucionado desde una estrategia enfocada principalmente en crecimiento de participación de mercado hacia modelos centrados en eficiencia operacional, disciplina de capacidad y rentabilidad de largo plazo. Este desarrollo ha sido impulsado por la madurez de la industria, la consolidación de operadores globales y la creciente relevancia de factores geopolíticos y regulatorios.

En una economía global altamente interconectada, el comercio internacional de bienes, donde el transporte marítimo continúa siendo el principal medio de movilización, mantiene una estrecha relación con el crecimiento económico mundial.

En este contexto, el crecimiento de la industria portacontenedores continúa mostrando una alta correlación con la expansión del PIB global, aunque con desacoples temporales asociados a eventos extraordinarios, como ocurrió durante la pandemia de Covid-19 y, más recientemente, producto de las tensiones geopolíticas y disrupciones logísticas.

Durante 2025, el transporte global de contenedores registró un crecimiento de aproximadamente 4,6%, superando el crecimiento del PIB mundial, que alcanzó 3,5%. Para 2026, Clarksons proyecta una moderación en el crecimiento de los volúmenes de contenedores a aproximadamente 3,3%, mientras que el FMI estima un crecimiento del PIB mundial de 3,0%. Para 2027, el FMI proyecta una expansión del PIB global de 3,4%, manteniéndose perspectivas de crecimiento moderado para el comercio y el transporte mundial.

Las perspectivas para la industria continúan influenciadas por factores de incertidumbre relevantes, entre ellos la evolución de las tensiones geopolíticas en Medio Oriente, la volatilidad de los precios de la energía, los ajustes en las cadenas globales de suministro y el crecimiento sostenido de nueva capacidad de flota a nivel mundial. A pesar de este escenario, durante los primeros cinco meses de 2026 los volúmenes globales de contenedores crecieron 5,0%, mostrando un desempeño superior a las estimaciones para el año completo.

La Industria se ha consolidado en búsqueda de eficiencias

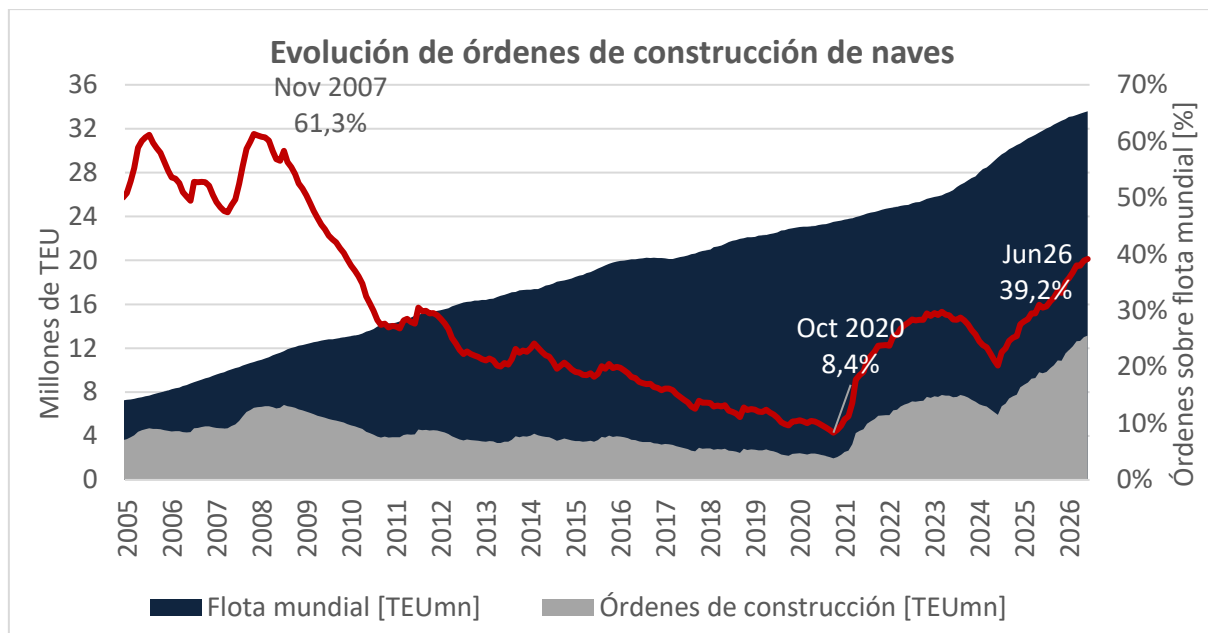
La industria portacontenedores mantiene un alto grado de concentración, donde los principales operadores globales continúan priorizando eficiencia operacional, optimización de redes y disciplina de capacidad. Actualmente, los diez principales operadores concentran cerca del 85% de la capacidad instalada mundial, mientras que los cinco mayores representan aproximadamente dos tercios de la industria.

En febrero de 2026, Hapag-Lloyd firmó un acuerdo para adquirir ZIM Integrated Shipping Services. La operación continúa en curso y su cierre permanece sujeto a las aprobaciones regulatorias correspondientes. De concretarse, permitiría fortalecer la red global de Hapag-Lloyd y consolidar su posición como la quinta naviera de línea más grande del mundo. Los accionistas de ZIM aprobaron la transacción en abril y el proceso regulatorio continúa en desarrollo.

Asimismo, las alianzas operacionales continúan siendo un elemento clave dentro de la industria, permitiendo ampliar cobertura geográfica, mejorar los niveles de servicio y capturar eficiencias de escala y red.

Desde febrero de 2025, la estructura operacional de la industria se configura principalmente en torno a Gemini Cooperation, entre Hapag-Lloyd y Maersk; Premier Alliance, integrada por ONE, HMM y Yang Ming; Ocean Alliance, compuesta por CMA CGM, COSCO y Evergreen; y MSC, que opera de manera independiente, aunque mantiene acuerdos específicos de cooperación con otros operadores en determinados tráficos.

Indicadores de la oferta de naves



Fuente: Clarksons Research (Ago-26)

La industria portacontenedores continúa enfrentando un escenario de expansión relevante de oferta de flota. Al cierre de junio de 2026, la cartera global de órdenes de construcción (orderbook) alcanzó aproximadamente 12,2 millones de TEU, frente a 10,3 millones de TEU al cierre de 2025, equivalente a 39,2% de la capacidad de la flota mundial, nivel superior al promedio histórico reciente.

Una parte relevante de estas órdenes responde a programas de renovación de flota y reemplazo de embarcaciones de mayor antigüedad, en un contexto de mayores exigencias regulatorias y medioambientales. Las nuevas incorporaciones permiten sumar naves de mayor eficiencia energética y menores emisiones, pese a que durante 2026 se espera que el nivel de desguace continúe siendo acotado.

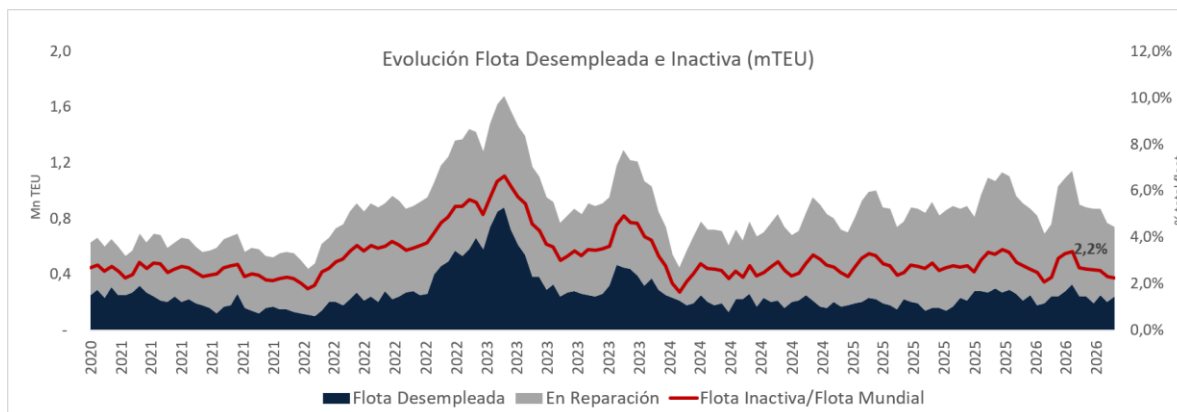
Para 2026, Drewry proyecta entregas de nuevas naves por aproximadamente 1,4 millones de TEU, equivalentes a un aumento de 4,2% de capacidad, sin que se espere un nivel significativo de desguace durante el año.

En este contexto, Hapag-Lloyd mantenía al 30 de junio de 2026 una flota de 300 naves, con una capacidad de aproximadamente 2,46 millones de TEU. Adicionalmente, la compañía mantenía un orderbook de 32 nuevas naves, con una capacidad conjunta de 349 mil TEU, cuyas entregas están programadas hasta 2029.

La estrategia de renovación de flota de Hapag-Lloyd se encuentra enfocada principalmente en incorporar embarcaciones de mayor eficiencia energética y menores emisiones. Dentro de las

órdenes actualmente vigentes se incluyen naves dual fuel preparadas para operar con gas natural licuado (LNG), biometano y preparadas para futuros combustibles alternativos como amoníaco o metanol.

Efectiva gestión de flota mantuvo en equilibrio oferta y demanda



Fuente: Alphaliner Monthly Monitor (Jul-26)

Además del crecimiento de capacidad asociado a nuevas construcciones y renovación de flota, la industria continúa gestionando activamente la oferta disponible con el objetivo de mantener adecuados niveles de utilización de las redes de transporte y eficiencia operacional.

La utilización de flota sigue viéndose influenciada por factores operacionales y geopolíticos, particularmente por los desvíos de rutas a través de África derivados de las restricciones en el Mar Rojo y Medio Oriente, situación que ha incrementado la necesidad de capacidad efectiva y mayores tiempos de navegación.

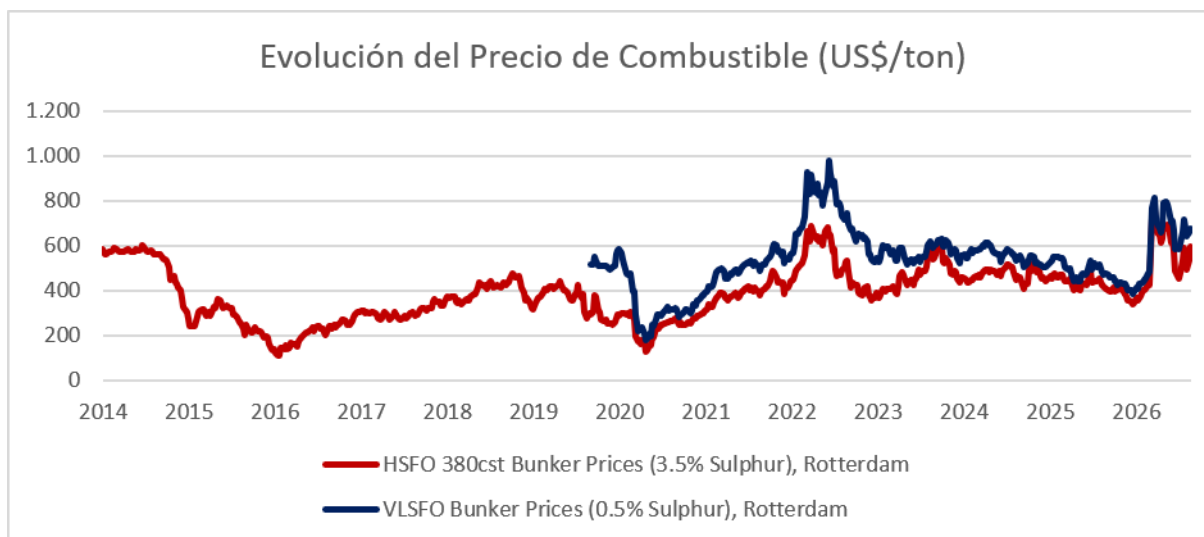
En este contexto, la flota detenida (“idle fleet”) se ha mantenido en niveles históricamente bajos. A junio de 2026, la flota comercialmente inactiva representaba aproximadamente 0,9% de la capacidad global de la industria. Asimismo, al considerar también las naves en reparación o mantención, el indicador alcanzaba cerca de 2,2% de la flota total.

Los bajos niveles de flota detenida reflejan una utilización relativamente alta de capacidad disponible, apoyada tanto por las disrupciones operacionales globales como por la menor disponibilidad de embarcaciones libres en el mercado de arriendo de mediano plazo.

El combustible es el insumo principal en la industria

En la industria de transporte marítimo, el combustible es uno de los principales insumos de la operación logística y tiene gran 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.



Fuente: Clarksons Research (Ago-26)

El combustible continúa siendo uno de los principales costos operacionales de la industria portacontenedores y mantiene una alta sensibilidad frente a eventos geopolíticos y regulatorios. Durante 2025 se observó una moderación en los precios del bunker; sin embargo, durante 2026 los precios volvieron a aumentar producto de las tensiones en Medio Oriente y su impacto sobre los mercados energéticos globales.

En paralelo, la industria continúa avanzando en su proceso de descarbonización impulsado por nuevas exigencias regulatorias internacionales. Las medidas de eficiencia energética EEXI y CII, vigentes desde 2023, establecen requerimientos técnicos y operacionales orientados a mejorar progresivamente la eficiencia energética y reducir la intensidad de carbono de las embarcaciones.

Adicionalmente, la industria naviera continúa incorporada al sistema europeo de compensación de emisiones (EU ETS). Desde 2026, las navieras deberán compensar el 100% de las emisiones reguladas en rutas cubiertas por la normativa europea, aumentando gradualmente las exigencias de cumplimiento medioambiental y los costos asociados a emisiones.

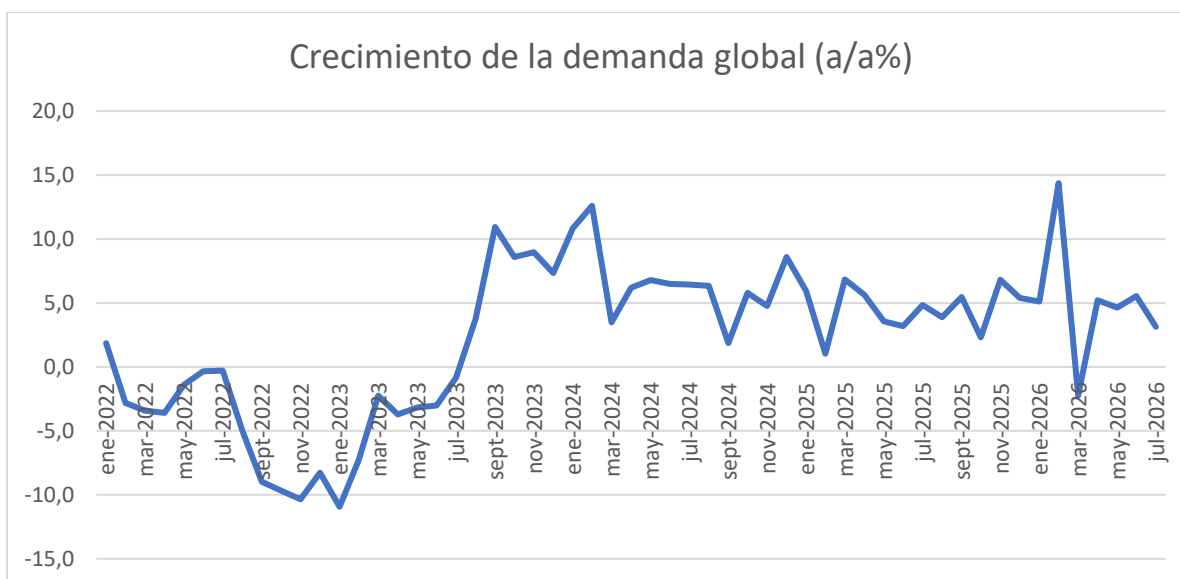
A nivel de flota, la composición de las nuevas órdenes refleja el proceso de transición energética de la industria. Actualmente, una proporción relevante de las nuevas construcciones considera tecnologías dual fuel, principalmente preparadas para operar con gas natural licuado (LNG), metanol u otros combustibles alternativos de bajas emisiones.

En línea con esta tendencia, Hapag-Lloyd continúa avanzando en su estrategia de reducción de emisiones y modernización de flota. Las órdenes vigentes consideran embarcaciones dual fuel y

preparadas para futuros combustibles alternativos, además de mejoras en eficiencia energética y optimización operacional.

La compañía también continúa desarrollando iniciativas complementarias para reducir consumo de combustible y emisiones, incluyendo programas de optimización de flota, mejoras hidrodinámicas y expansión gradual del uso de biocombustibles y combustibles alternativos en determinadas rutas y servicios.

Fluctuaciones de demanda



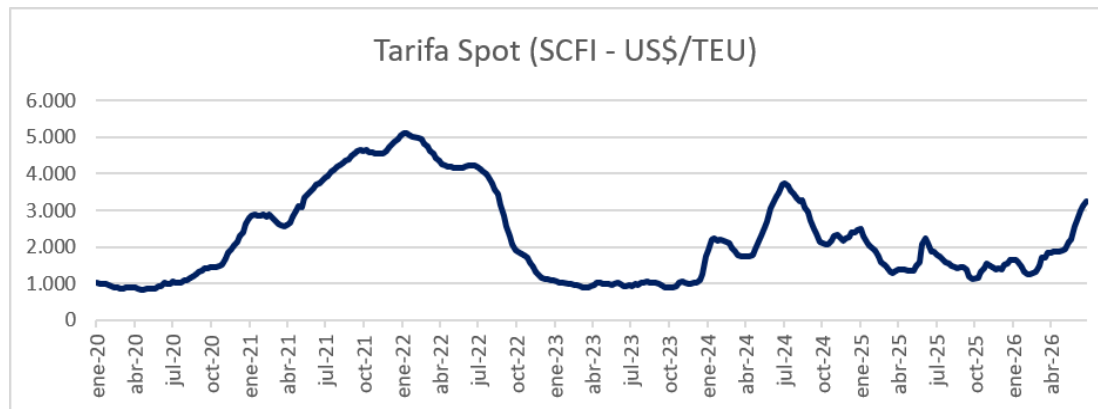
Fuente: Clarksons Research (Ago-26)

Durante 2025 y comienzos de 2026, la industria portacontenedores continuó operando en un entorno marcado por alta volatilidad e incertidumbre geopolítica, comercial y logística.

En 2025, la demanda global de transporte de contenedores creció aproximadamente 4,6%. Para 2026, Clarksons proyecta un crecimiento de aproximadamente 3,3%, moderándose respecto del año anterior, aunque durante los primeros cinco meses del año los volúmenes globales aumentaron 5,0% interanual. Las perspectivas continúan sujetas a incertidumbres asociadas a las tensiones geopolíticas, medidas arancelarias y evolución de los costos energéticos.

Por su parte, las tarifas spot de transporte de contenedores continúan mostrando una alta volatilidad. Durante 2025, el Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) registró una tendencia general a la baja respecto de los elevados niveles observados durante 2024, cerrando el año en 1.656 puntos.

Durante 2026, esta tendencia se revirtió. A partir de marzo, la incertidumbre del conflicto en Medio Oriente y los mayores tiempos de tránsito impulsaron las tarifas spot, movimiento que se intensificó durante junio. El SCFI alcanzó 3.240 puntos al cierre de junio, prácticamente duplicando su nivel de cierre de 2025.



Fuente: Clarksons Research (Ago-26) Shanghai Containerized Freight Index.

La evolución futura de las tarifas y de la demanda de transporte continuará dependiendo principalmente de la evolución del comercio global, de las condiciones geopolíticas y del equilibrio entre crecimiento de demanda e incorporación de nueva capacidad de flota.

Terminales e Infraestructura

Hapag-Lloyd continúa fortaleciendo su presencia en infraestructura portuaria y terminales como parte de su estrategia de integración logística y expansión operacional. Al cierre de junio de 2026, la compañía mantenía participación en 24 terminales marítimos ubicados en Europa, Latinoamérica, Estados Unidos, India y Norte de África.

Durante el primer semestre de 2026 destacó la consolidación del negocio de terminales de J M Baxi Container Holdings en India, luego de que Hapag-Lloyd alcanzara indirectamente el 51% de dicha operación. Asimismo, en febrero inició operaciones el terminal Damietta Alliance Container Terminal en Egipto, enfocado principalmente en transbordo y con una capacidad proyectada de hasta 3,3 millones de TEU.

Durante el segundo trimestre, Hanseatic Global Terminals avanzó además en nuevos proyectos de expansión, incluyendo la constitución de HGT Aracruz en Brasil, cuyo inicio de operaciones está previsto para mediados de 2028, y la firma de términos para una potencial adquisición de 20% de Eurogate Container Terminal Hamburg.

Estas iniciativas forman parte de la estrategia de Hapag-Lloyd de ampliar y diversificar su presencia en infraestructura logística y portuaria en ubicaciones estratégicas para el comercio global.

4. Análisis de los Riesgos de Mercado

Como se describe en la Nota 5 de los Estados Financieros Consolidados Intermedios al 30 de junio de 2026, la inversión que mantiene CSAV en Hapag-Lloyd ("HLAG") es equivalente al 97,5% del total de activos consolidados de la Compañía.

Mediante su inversión en Hapag-Lloyd, el negocio de portacontenedores representa para CSAV el principal activo de la compañía. Si bien, CSAV no está en exposición directa a los riesgos de la industria de portacontenedores, sí lo está de manera indirecta. Estos riesgos afectan directamente el valor de la inversión que CSAV mantiene en dicho negocio conjunto y también el flujo de dividendos provenientes de Hapag-Lloyd y sus necesidades de capital.

De todas formas, los riesgos del negocio de transporte de contenedores —operado íntegramente por Hapag-Lloyd— son gestionados de forma autónoma por la administración de dicho negocio conjunto y bajo los estándares que aplican a una sociedad abierta y regulada en Alemania.

Entendido lo anterior, los riesgos 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.

Riesgo del Negocio

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

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 naves, 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 naves, 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 barcos, de manera de poder reaccionar ante disminuciones bruscas en la demanda por transporte y ante iniciativas de racionalización y reducción de costos.

Es importante destacar que HLAG se encuentra en constante evaluación de las condiciones del mercado para identificar cualquier amenaza o riesgo extraordinario y así implementar las medidas adecuadas que mitiguen los posibles impactos negativos. Un claro ejemplo de esta gestión fue la adopción de múltiples medidas a principios de 2020, en respuesta a los problemas de salud derivados de la propagación del coronavirus. Para enfrentar esta situación, HLAG formó un Comité Central de Crisis que se encargó de ejecutar un Plan de Continuidad Operacional, cuyo objetivo fue salvaguardar la seguridad y salud de los empleados, al tiempo que se mantenía la operatividad de la compañía. Desde 2024 hasta la fecha, ante las interrupciones operacionales causadas por el conflicto en el Mar Rojo y el bloqueo del Estrecho de Ormuz, generado por conflictos armados actualmente en desarrollo, HLAG ha tomado todas las medidas necesarias para minimizar y controlar los riesgos asociados al negocio, con especial énfasis en el resguardo de la seguridad de las tripulaciones y embarcaciones.

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 137 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 del 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.

De esta forma, Hapag-Lloyd no se encuentra ajena a riesgos geopolíticos que pueden influir en el tráfico de ciertas rutas marítimas, como algunos conflictos armados actualmente en desarrollo. El conflicto entre Israel y Palestina, reactivado en octubre de 2023, derivó en que, hacia fines de ese mismo año, el grupo yemení hutí comenzara a atacar buques que transitaban por el Mar Rojo, obligando a las principales navieras a desviar sus tráficos vía el Cabo de Buena Esperanza. A ello se suma el aumento de las tensiones entre Estados Unidos e Israel con Irán durante 2026, situación que ha afectado el tráfico marítimo por el Estrecho de Ormuz y ha repercutido en un alza de los costos operacionales, especialmente por el incremento en los precios del combustible y de los seguros marítimos, así como problemas logísticos asociados, que han generado alteraciones en las cadenas logísticas globales, impactando tanto la eficiencia operacional como las tarifas de transporte marítimo a nivel mundial.

iii) Precio del Combustible: Un componente relevante de la estructura de costos de la industria del transporte marítimo corresponde al costo de la energía, representado principalmente por el combustible

utilizado por las naves para su navegación y operación, comúnmente denominado bunker. Con el objeto de mitigar la exposición a las fluctuaciones en el precio del petróleo, las navieras suelen incorporar en los contratos de transporte recargos o mecanismos de ajuste vinculados a las variaciones en el costo del combustible, permitiendo traspasar dichos cambios a los clientes. Por su parte, en las operaciones contratadas bajo tarifas spot, las variaciones en el precio del combustible tienden a reflejarse de manera más inmediata en las tarifas de transporte.

En el caso de Hapag-Lloyd (HLAG), la compañía implementó el mecanismo Marine Fuel Recovery (MFR), que permite trasladar a sus clientes las variaciones en el costo del combustible, aunque con un cierto desfase temporal. Sin perjuicio de ello, la administración evalúa periódicamente su exposición a este riesgo y, cuando las condiciones de mercado lo justifican, puede recurrir a instrumentos de cobertura como una medida complementaria de gestión del riesgo.

Riesgo de Crédito

Al no tener la Compañía clientes en forma directa, el riesgo de crédito se deriva de la exposición a riesgo de contraparte en el caso de los activos financieros o derivados mantenidos con bancos u otras instituciones.

La política para la administración de sus activos financieros de la Compañía (cuentas corrientes, depósitos a plazo, pactos de retro compra, contratos de derivados, etc.) es mantener estos activos en instituciones financieras con clasificación de riesgo de grado de inversión.

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.

Riesgo de Mercado

El riesgo de mercado 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.

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 variable. No existiendo exposición en la actualidad, debido a que la Compañía no tiene deuda financiera.

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 y euros.

La Compañía gestiona el riesgo de variación de moneda convirtiendo periódicamente a dólares estadounidenses cualquier saldo en moneda local que exceda las necesidades de pago en dicha moneda. Sin embargo, los impuestos por recuperar desde Alemania por las retenciones efectuadas por los dividendos distribuidos a Chile se encuentran denominados en euros, y no cuentan con cobertura cambiaria, encontrándose descubierto debido a que no se tiene una fecha cierta de devoluciones y que una fluctuación relevante del euro sobre el dólar podría implicar un descalce de caja.

No obstante lo anterior, la Compañía en caso de ser necesario, puede hacer uso de coberturas financieras que permitan mitigar las variaciones asociadas a tasa de interés y/o tipo de cambio.



www.csav.com

investor@csav.com