

LAN REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$48,1 MILLONES PARA EL PRIMER TRIMESTRE DE 2004

Santiago, Chile, 22 de Abril de 2004 – LanChile S.A., (“LAN”, “el Grupo” o “la Compañía”) (Bolsa de Comercio de Santiago: LAN / NYSE: LFL) uno de los principales grupos aéreos de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al trimestre terminado el 31 de Marzo de 2004. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo a los principios contables generalmente aceptados en Chile y están expresadas en millones de dólares de Estados Unidos.

DESTACADOS

- LAN generó una utilidad neta récord para el primer trimestre de US\$48,1 millones con un margen neto de 9.8%. Esto más que duplica los US\$21,6 millones registrados en el mismo período del 2003 y es el mejor resultado trimestral obtenido en la historia de la Compañía.
- El resultado operacional aumentó 140% y ascendió a US\$63,3 millones. Este es el resultado operacional más alto de la historia y representa un margen operacional de 12,8%, 6.3 puntos porcentuales por encima del de 2002.
- Los ingresos operacionales aumentaron 24,3% a US\$491,9 millones. Las ventas de pasajeros crecieron 29,8% producto de un crecimiento de 21,4% en el tráfico y de 6,9% en los yields. Por su parte, las ventas de carga aumentaron 20,9% debido a que el tráfico creció 11,4% y los yields subieron 8,6%. En resumen, los ingresos de tráfico (pasajeros y carga) por ATK aumentaron 13,2%.
- Los costos operacionales crecieron 16,1% mientras que la capacidad creció 11,6%. Los costos unitarios aumentaron 4,5% (por ATK e incluyendo los gastos financieros netos). El alza en el precio del combustible derivó en un mayor gasto para el trimestre de US\$ 4,8 millones. Sin considerar el impacto del precio del combustible, los costos unitarios subieron 3,3%.
- LAN continúa manteniendo una sólida posición financiera. El flujo de caja y equivalentes aumentaron de US\$135 millones en 2003 a US\$257 millones en 2004. La Compañía no mantiene deudas de corto plazo y todos sus compromisos a largo plazo tienen relación con aeronaves.
- Durante febrero y abril de 2004, Lan Perú incorporó nuevas rutas desde Lima a Buenos Aires, Quito, Caracas, Bogotá, y Ciudad de México. Estos nuevos servicios se suman a las operaciones ya existentes a Santiago y Guayaquil y posicionan a LanPerú como el principal operador internacional de Perú.
- El 11 de marzo, Fitch Ratings confirmó la clasificación de grado de inversión de LAN y mejoró las perspectivas asociadas a esa calificación a “estable”. LAN continúa siendo una de las pocas compañías aéreas en el mundo con una calificación grado de inversión.
- El 23 de Marzo de 2004, con el fin de brindar un servicio de excelencia a sus pasajeros y clientes de carga, las compañías integrantes de la alianza LAN deciden trabajar unidas para ofrecer la mejor alternativa de transporte aéreo en Latinoamérica, hacia y desde la región, brindando un producto de primer nivel mundial, seguro y eficiente en todas las rutas.
- El 8 de abril de 2004, Pablo Piñera renunció al Directorio de la Compañía después de ser designado para ocupar un alto cargo en el Ministerio de Obras Públicas. Su reemplazo como miembro del Directorio está pendiente a la espera de la Junta Anual de Accionistas a celebrarse el 30 de Abril de 2004.

Resumen Financiero y Estratégico

LAN generó una utilidad neta de US\$48,1 millones durante el primer trimestre de 2004. Esto representa un aumento significativo con relación a los US\$21,6 millones reportados en el mismo período de 2003 y se constituye en el resultado trimestral más alto de la historia. LAN también reportó márgenes operacionales y netos sin precedentes de 12,8% y 9,8%, respectivamente. Este excelente desempeño se logró pese a que la demanda aún se mantiene por debajo de los niveles históricos y a los altos precios del combustible. LAN enfrentó con éxito estos desafíos al aprovechar un modelo negocio único que combina operaciones de pasajeros y carga, su habilidad para ajustar ágilmente su oferta y su eficiente estructura de costos. Por otra parte, LAN continuó avanzando en sus planes estratégicos de largo plazo, los que orientados a fortalecer su red, expandir su flota y mejorar su posicionamiento le permitirán seguir aumentando sus ingresos y utilidades.

El resultado operacional en el primer trimestre ascendió a US\$63,0 millones, lo que se traduce en una mejora de 139,8% con respecto a los US\$26,3 millones registrados en 2003. Este crecimiento se ve reflejado en el aumento de 6,3 puntos porcentuales que experimentaron los márgenes operacionales -relacionado a un fuerte crecimiento de los ingresos y a una cuidadosa administración de costos, que le permitió a la Compañía alcanzar un margen operacional de 12,8%.

Los ingresos operacionales aumentaron 24,3% debido a incrementos de 29,8% en las ventas de pasajeros y de 20,9% en las ventas de carga, los cuales más que compensaron la caída de 1,6% en otros ingresos operacionales.

Las ventas de pasajeros llegaron a US\$292,3 millones y su crecimiento se explica por el aumento de 21,4% en el tráfico y de 6,9% en los yields. El alza del tráfico obedeció al aumento del factor de ocupación a 73,9%, al tiempo que la capacidad creció 11,7%. Durante el primer trimestre de 2004 LAN PERÚ incorporó nuevas rutas y LAN ECUADOR, por su parte, a mediados de 2003 hacia destinos en Estados Unidos, Europa y América Latina. A su vez, también hubo incrementos de oferta en varias rutas de forma de aprovechar tanto la recuperación de la demanda en puntos de venta específicos, como oportunidades competitivas. Por otra parte, los yields aumentaron producto de una mejor segmentación en rutas internacionales, la recuperación del tráfico *premium*, y el efecto de la apreciación del peso chileno en tarifas domésticas. La combinación de mejores *yields* y factores de ocupación se tradujo en un aumento de 16,2% en las ventas por unidad.

Las ventas de carga ascendieron a US\$169,7 millones y fueron equivalentes a 34,5% del total de las ventas. Este crecimiento se debió a un aumento de 11,4% en tráfico y de 8,6% en *yields*. El crecimiento en el tráfico refleja una sólida posición competitiva y una mejora en la demanda. En términos generales, mientras la demanda hacia Argentina, Brasil y Chile continúa recuperándose, los volúmenes de exportación desde América Latina se mantienen sólidos. El aumento en los *yields* se debe principalmente al incremento del recargo por combustible (*fuel surcharge*) y mejores tarifas promedio.

Los costos operacionales aumentaron 16,1% mientras que la capacidad aumentó 11,6%. Durante el primer trimestre de 2004 los costos aumentaron producto de tres causas principales. Por una parte, el aumento en el precio del combustible por gastos adicionales generó US\$4,8 millones en costos adicionales, incluso a pesar de la fuerte base de comparación del año anterior. A su vez, la apreciación del peso chileno -que subió un promedio de 23% en relación al año anterior- derivó en mayores costos, especialmente en gastos de personal. Finalmente, el crecimiento de las ventas se tradujo en un aumento de las comisiones y en otros costos asociados. Estas alzas fueron parcialmente compensadas por mejoras en la utilización de activos, menores gastos de arrendamiento de aeronaves y el impacto en costos fijos de la expansión de las operaciones de la Compañía. Durante el trimestre, LAN continuó logrando tasas de utilización de flota sin precedentes, tanto con sus aviones de pasajeros como de cargueros. Es así como la flota de largo alcance operó un promedio de más 15 horas diarias. La Compañía también se benefició de la reducción de los gastos de arrendamiento, las que fueron renegociadas durante el primer trimestre de 2003. En resumen, los costos por ATK aumentaron 4,6%, mientras que los costos por ATK excluyendo el efecto del alza de precios crecieron 3,3%.

Los positivos resultados y una fuerte generación de efectivo han permitido a LAN fortalecer su posición financiera. A fines del trimestre, la Compañía mantenía US\$257 millones en caja y equivalentes, casi dos veces el monto que tenía en el mismo período el año anterior. Además, no mantiene deudas de corto plazo y los compromisos que mantiene a largo plazo están asociados con aeronaves, con plazos de pago largos y bajas tasas de interés. Asimismo, la Compañía ha cubierto en aproximadamente el 40% sus necesidades de combustible para todo el año. Esta solidez financiera se ve reflejada en la confirmación de la calificación grado de inversión de LAN, que la consolida como una de las pocas aerolíneas en tener dicha clasificación.

LAN también continuó avanzando en su estrategia de largo plazo. El 23 de Marzo, con el fin de brindar un servicio de excelencia a sus pasajeros y clientes de carga las compañías integrantes de la alianza LAN deciden trabajar unidas para ofrecer la mejor alternativa de transporte aéreo en Latinoamérica, hacia y desde la región, brindando un producto de primer nivel mundial, seguro y eficiente en todas las rutas.

Durante el primer trimestre de 2004, LANPERU inició nuevas operaciones. De esta forma hoy LAN PERU ofrece desde Lima servicios a Santiago, Buenos Aires, Quito, Guayaquil, Caracas, Bogotá y Ciudad de México. Estas nuevas rutas mejoran notablemente la oferta de vuelos entre dichas ciudades, permiten una eficiente utilización de flota y posicionan a LAN PERÚ como el principal operador internacional de Perú.

La Compañía continuó con la expansión de su flota con la llegada del décimo segundo Boeing 767-300 de pasajeros. Esta aeronave, incorporada en modalidad de arriendo, se unió a la flota de LAN esta semana y permitirá aumentar los servicios en rutas de largo alcance. En el negocio de carga, durante el trimestre la Compañía expandió su capacidad al utilizar hasta cinco aviones cargueros en modalidad *wet-lease*. Finalmente, en abril la Compañía inició negociaciones para adquirir dos nuevos Boeing 767-300F cargueros. Estas aeronaves se unirían a la flota en 2005 y reforzarían significativamente las operaciones de carga de la Compañía.

Los sobresalientes resultados de LAN durante el primer trimestre de 2004 demuestran la capacidad de la Compañía para responder a los desafíos y capitalizar totalmente las oportunidades. Más aún, los resultados de este trimestre no son un hecho aislado. La Compañía ha mejorado consistentemente su rendimiento y como consecuencia ha reportado resultados trimestrales sin precedentes durante los últimos cuatro trimestres. Ello ha derivado en el logro de un hito simbólico: por primera vez en la historia, las utilidades netas del Grupo para un período de 12 meses exceden los US\$100 millones. Esto destaca la solidez de la estrategia de LAN y la fortaleza del modelo de negocios de la Compañía. Estos logros se han conseguido en un período de desafíos significativos y de grandes pérdidas para la industria aérea, lo que diferencia a LAN de sus competidores y fortalece su posición para el futuro. A fin de aprovechar estas oportunidades, la Compañía ha continuado avanzando en su estrategia de largo plazo enfocándose en expandir su base de operaciones, aprovechar distintas oportunidades de crecimiento, incrementar la satisfacción de sus clientes y aumentar la eficiencia. LAN espera que estos planes le permitan consolidar su posición como la línea aérea líder de América Latina, aumentar su rentabilidad y continuar creando valor para sus accionistas.

Resultados Consolidados para el Primer Trimestre de 2004

En el primer trimestre de 2004, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$48,1 millones en comparación con una utilidad neta de US\$21,6 millones en el mismo período de 2003. **La utilidad operacional** ascendió a US\$63,0 millones en comparación con los US\$26,3 millones en 2003.

Los ingresos operacionales ascendieron a US\$491,9 millones, con un aumento de 24,3% en comparación con el primer trimestre de 2003. Esto reflejó un crecimiento de 29,8% a US\$292,3 millones en las **ventas de pasajeros**, un aumento de 20,9% a US\$169,7 millones en **ventas de carga** y una disminución de 1,6% de US\$29,9 millones en **otros ingresos**.

Las ventas de pasajeros crecieron debido a que el tráfico aumentó 21,4% y los *yields* 6,9%. El crecimiento del tráfico superó el aumento de 11,7% en la capacidad, lo que se tradujo en un incremento de 5,9 puntos en los factores de ocupación a 73,9%. El crecimiento del tráfico se debe a un aumento de 1,9% en el tráfico doméstico y un crecimiento de 27,1% en el tráfico internacional. La mejoría de los *yields* se logró pese al aumento de 7,4% de la distancia promedio de viaje y también obedeció a una óptima segmentación, recuperación del tráfico *premium*, y mejora en los *yields* domésticos debido a la apreciación del peso Chileno.

Las ventas de carga crecieron debido a un aumento de 11,4% en los *yields* y de 8,6% en el tráfico medido en RTK. Los *yields* aumentaron principalmente por un mejor ambiente competitivo y por la aplicación de un *fuel surcharge* más alto. El crecimiento del tráfico de carga fue prácticamente igual al aumento de 11,3% de la capacidad, y como resultado de los factores de ocupación aumentaron 0,1 puntos alcanzando a 66.4%.

Otras ventas disminuyeron 1,6% ya que la reducción de los ingresos por arriendo de aviones fueron compensados por el aumento de las ventas a bordo y servicios de *courier* en Chile.

Los costos operacionales aumentaron 16,1% durante el trimestre mientras que la capacidad, creció 11,6%. Como resultado, los costos por unidad (ATK), -que incluyen los gastos operacionales y los gastos por intereses netos-, aumentaron 4,6%. Las remuneraciones y beneficios aumentaron 28,6% debido al aumento de dotación, el impacto de la apreciación del peso Chileno sobre las remuneraciones denominadas en dicha moneda, y un aumento en los bonos por desempeño. Los gastos por combustible crecieron 21,4% debido a un alza de 6,1% en los precios y a un incremento de 14,5% en el consumo. (durante el primer trimestre de 2004, la Compañía registró una ganancia de US\$7,3 millones por cobertura de combustible en comparación con una ganancia de US\$6,9 millones en 2003, los que se incluyen como ganancias/pérdidas no operacionales). Las comisiones a agentes crecieron 24,6% debido al aumento de 26,4% en los ingresos combinados de carga y pasajeros. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones disminuyeron 0,2 puntos porcentuales a 14,3%, debido a que el aumento de las comisiones promedio de carga fue totalmente compensado por un aumento en las ventas directas de pasajeros. La depreciación y amortización aumentó 6,7% producto de cambios durante 2003 en la políticas de depreciación. Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 8,2% producto de aumento en la operación, mayores tasas cobradas en algunos aeropuertos y al incremento de los gastos por wet-lease y *allotment*, los que fueron parcialmente compensados por menores costos en seguros. El ítem servicio a pasajeros aumentó 30,9% producto del aumento en el tráfico, cambios en la mezcla de pasajeros, y mejoras en servicio. El gasto en arriendo de aviones cayó un 15,6% ya que la incorporación de nuevas aeronaves fue totalmente compensada por una baja en las tasas de arriendo durante el primer trimestre de 2003. El gasto de mantenimiento creció 18,7% producto del aumento de las operaciones, y por el efecto neto de reducciones extraordinarias de costos de US\$1,3 millones en 2004 (por ajustes en provisiones relacionados con cambios en las condiciones de devolución de aviones arrendados) y de US\$2,5 millones en 2003. Finalmente, otros gastos operacionales crecieron 20,7% principalmente producto de mayores gastos de venta y capacitación asociado para apoyar futuros aumentos de capacidad.

En consecuencia, los **márgenes operacionales** crecieron 6,2 puntos porcentuales de 6,6% a 12,8% durante el año 2003. A nivel **no operacional** se registró una pérdida de US\$4,4 millones, comparado con una pérdida de US\$0,2 millones en 2003. Mientras el ingreso por intereses aumentó 73,6% debido a una mayor liquidez, los gastos por intereses disminuyeron 6,6% producto de menores tasas de interés y la reducción de la deuda promedio. En el ítem misceláneo, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$2,8 millones en comparación con la ganancia de US\$8,6 millones registrada en 2003. En este ítem, se incluye una ganancia de US\$7,3 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$6,9 millones en 2003) así como también una pérdida de US\$3,4 millones por diferencia de cambio (comparado con una pérdida de US\$0,3 millones en 2003). Como resultado, los márgenes netos mejoraron 4,3 puntos de 5,5% en 2003 a 9,8% en 2004.

Hechos Relevantes

LAN PERU opera nuevas rutas

Entre los meses de febrero y abril, LAN PERU comenzó a operar desde Lima a Buenos Aires, Quito, Bogota, Caracas, y Ciudad de México. Estas nuevas rutas se unen a las ya existentes desde Lima a Santiago y Guayaquil. De esta forma, sus pasajeros disponen de nuevas alternativas para viajes dentro de la región ofreciendo un servicio de excelencia y posicionando a LAN PERU como la principal línea aérea internacional del Perú.

Fitch Ratings confirma la clasificación de grado de inversión de LAN ascendiendo a la clasificación "estable".

El 11 de marzo, Fitch Ratings confirmó clasificación BBB- de LAN y mejoró la perspectiva de dicho rating de negativa a estable. De acuerdo a Fitch, la clasificación del grado de inversión de LAN se basa en su capacidad de mantener su rentabilidad pese operar en un ambiente extremadamente difícil. Fitch destacó la habilidad de la Compañía para administrar cuidadosamente su capacidad, controlar sus gastos y mejorar la utilización de su flota. Adicionalmente, Fitch reconoce el efectivo modelo de negocios de LAN, flexibilidad de flota, sólida posición financiera y la mejoría en distintos indicadores de calidad crediticia.

Alianza LAN brinda un servicio de excelencia en Latinoamérica

El 23 de marzo, con el fin de brindar un servicio de excelencia a sus pasajeros y clientes de carga, las compañías integrantes de la alianza LAN deciden trabajar unidas para ofrecer la mejor alternativa de transporte aéreo en Latinoamérica, hacia y desde la región, brindando un producto de primer nivel mundial, seguro y eficiente en todas las rutas.

Pablo Piñera renuncia como Director de LAN

El 8 de abril, Pablo Piñera renunció como Director de LAN después de que fuera designado para ocupar un cargo ejecutivo en el Ministerio de Obras Públicas. Su reemplazo se decidirá en la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a realizarse el 30 de Abril.

LanChile S.A.
Estado de Resultados Consolidado (en miles de US\$)

	Para el Trimestre terminado el		
	31 de Marzo		
	2003	2002	Var %
INGRESOS			
Pasajero	292,303	225,109	29.8%
Carga	169,739	140,389	20.9%
Otro	29,858	30,347	-1.6%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	491,900	395,845	24.3%
COSTOS OPERACIONALES			
Sueldos y Beneficios	(67,150)	(52,222)	28.6%
Combustible	(82,952)	(68,318)	21.4%
Comisiones	(66,076)	(53,026)	24.6%
Depreciación y Amortización	(19,416)	(18,199)	6.7%
Otros Arriendos y Gastos de Aterrizaje	(66,962)	(61,861)	8.2%
Servicio a Pasajeros	(11,608)	(8,867)	30.9%
Arriendo de Aviones	(32,623)	(38,644)	-15.6%
Mantenimiento de Aviones	(28,200)	(23,767)	18.7%
Otros Costos Operacionales	(53,940)	(44,678)	20.7%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(428,927)	(369,582)	16.1%
UTILIDAD (PERDIDA) OPERACIONAL	62,973	26,263	139.8%
<i>MARGEN OPERACIONAL</i>	<i>12.8%</i>	<i>6.6%</i>	<i>6.2 pts</i>
OTROS INGRESOS (EGRESOS)			
Ingresos Financieros	2,192	1,263	73.6%
Egresos Financieros	(9,393)	(10,056)	-6.6%
Miscelaneous - Neto	2,806	8,595	-67.4%
TOTAL	(4,395)	(198)	NM
UTILIDAD (PERDIDA) ANTES DE INTERES	58,578	26,065	124.7%
Interés Minoritario	210	185	13.5%
UTILIDADES (PERDIDA) ANTES DE IMPUESTOS	58,788	26,250	124.0%
Impuestos	(10,666)	(4,639)	129.9%
UTILIDAD (PERDIDA) NETA	48,122	21,611	122.7%
<i>MARGEN NETO</i>	<i>9.8%</i>	<i>5.5%</i>	<i>4.3 pts</i>
Acciones	318,909,090	318,909,090	
Utilidad (Ch\$) por Acción	0.15	0.07	122.7%
Utilidad (Ch\$) por ADR	0.75	0.34	122.7%

LanChile S.A.
Estadísticas Consolidadas
**Para el trimestre terminado el
 31 de diciembre**

	2003	2002	% Change
Estadísticas Operacionales			
Sistema			
ATKs (millones)	1,240.5	1,111.0	11.6%
ASKs (millones)	5,178.9	4,636.4	11.7%
RTKs (millones)	851.0	738.5	15.2%
RPKs (millones)	3,829.5	3,154.0	21.4%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	68.6%	66.5%	2.1 pts.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	60.3%	63.3%	-3.0 pts.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	54.29	49.49	9.7%
Ingresos por ATK (US Centavos)	37.25	32.90	13.2%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	32.75	31.32	4.6%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	73,290	64,028	14.5%
Pasajeros			
ASKs (millones)	5,178.9	4,636.4	11.7%
RPKs (millones)	3,829.5	3,154.0	21.4%
RTKs (millones)	344.7	283.9	21.4%
Pasajeros Transportados (miles)	1,550.7	1,371.9	13.0%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	73.9%	68.0%	5.9 pts.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	7.63	7.14	6.9%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	84.81	79.30	6.9%
Ingresos/ASK (US Centavos)	5.64	4.86	16.2%
Carga			
ATKs (miles)	762.8	685.5	11.3%
RTKs (miles)	506.4	454.7	11.4%
Toneladas Transportadas (miles)	116.6	99.0	17.7%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	66.4%	66.3%	0.1 pts.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	33.52	30.88	8.6%
Ingresos/ATK (US Centavos)	22.25	20.48	8.7%

LanChile S.A.
Balance Consolidado (en miles de US\$)

	Al 31 de diciembre de	
	2003	2002
ACTIVOS		
ACTIVOS CIRCULANTES		
Disponible	5,238	3,467
Depósitos a Plazo	158,701	100,602
Valores Negociables	92,596	31,260
Documentos y Cuentas por Cobrar	159,287	147,216
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	1,718	2,166
Inventarios	34,251	33,904
Impuestos por Recuperar	12,608	8,641
Gastos Pagados por Anticipado	23,562	22,566
Impuestos Diferidos	8,050	5,282
Otros activos circulantes	16,270	16,467
Total Activos Circulantes	512,281	371,571
ACTIVO FIJO (neto)		
Aviones	798,450	817,297
Otros	198,922	197,603
Total Activo Fijo	997,372	1,014,900
OTROS ACTIVOS		
Inversiones	1,662	2,113
Menor Valor Inversiones	44,256	47,055
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	343	462
Deudores a Largo Plazo	8,323	9,417
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	82,437	79,516
Total Otros Activos	137,021	138,563
Total Activos	1,646,674	1,525,034
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS CIRCULANTES		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	0	0
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Cr	63,710	61,690
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	16,291	15,432
Dividendos por Pagar	208	19
Cuentas por Pagar	157,471	123,695
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	9	310
Acreedores Varios	467	248
Ingresos Percibidos por Adelantado	119,219	91,558
Otros Pasivos Circulantes	117,809	92,573
Total Pasivos Circulantes	475,184	385,525
PASIVOS A LARGO PLAZO		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	549,777	600,653
Acreedores Varios	709	745
Provisiones	74,440	66,677
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	921	1,164
Ingresos Percibidos por Adelantado	53,128	65,398
Impuestos Diferidos	53,376	27,101
Obligaciones por Leasing de Capital	6,091	9,926
Otros Pasivos a Largo Plazo	28,629	33,830
Total Pasivos a Largo Plazo	767,071	805,494
INTERÉS MINORITARIO		
	3,733	3,585
PATRIMONIO		
Capital Pagado	134,303	134,303
Reservas	2,620	2,620
Dividendos Provisorios	(34,999)	(8,958)
Utilidades Acumuladas	298,762	202,465
Total Patrimonio	400,686	330,430
Total Pasivos y Patrimonio	1,646,674	1,525,034