ANALISIS RAZONADO

Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

1. Estado de situación financiera consolidado

Al 30 de junio de 2010, los activos totales de la Sociedad presentan un aumento de MUS$ 135.547 con respecto al ejercicio 2009, lo que en términos porcentuales equivale a un 2,3%.

El Activo corriente de la Sociedad disminuyó en MUS$ 47.817 (3,4%) respecto al ejercicio 2009, pudiendo observarse la principal variación negativa en el rubro Efectivo y equivalentes al efectivo (19,0%); lo que se ve compensado, principalmente, por el aumento en el rubro Otros activos financieros corrientes (53,6%), originado por el aumento de las garantías otorgadas por márgenes de derivados y depósitos en garantía por financiamiento PDP´s. Otros rubros que presentan una variación positiva son Activos por impuestos corrientes (28,0%) y Otros activos no financieros corrientes (55,0%).

El índice de liquidez de la Sociedad muestra una disminución de un 4,9%, pasando de 0,92 veces en el ejercicio 2009 a 0,88 veces en el período 2010. Los Activos corrientes disminuyeron en un 3,4 %, en cambio el Pasivo corriente aumentó en un 1,6%. Se observa además, una disminución en el índice que muestra la razón ácida (20,3%) pasando de 0,48 veces en el ejercicio 2009 a 0,38 veces en el período 2010.

El Activo no corriente de la Sociedad aumentó en MUS$ 183.364 (4,2%) respecto al ejercicio 2009. La principal variación positiva se presenta en el rubro Propiedades, plantas y equipos, el cual asciende al 30 de junio de 2010 a MUS$ 4.386.167, y presenta un aumento neto de 4,5% respecto al ejercicio 2009, cuyo valor era de MUS$ 4.196.556. Esta variación se explica, principalmente, por el efecto neto del sub-rubro Plantas y equipos, producto de la incorporación de una aeronave Boeing 767, para el transporte de pasajeros; unidades rotables para soportar la operación de la flota; por la adquisición de equipamiento computacional, equipos de apoyo terrestre, herramientas y otros; por el aumento en el sub-rubro Construcción en curso producto, principalmente, del pago de anticipos para la compra de aeronaves; y el aumento en la Depreciación acumulada dado por la depreciación del período.

El Pasivo corriente de la Sociedad aumentó en MUS$ 23.968 (1,6%), con lo que cierra el período 2010 en MUS$ 1.547.307. Esta variación se explica, principalmente, por el aumento en Otros pasivos financieros corrientes (13,1%) debido, principalmente, a la reclasificación desde los Otros pasivos financieros no corrientes de la porción corto plazo de los créditos obtenidos en el mercado local durante el año 2009, compensado por la disminución de los Otros pasivos no financieros corrientes (5,2%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad disminuye en un 0,8%, pasando de 1,39 veces en el ejercicio 2009 a 1,38 veces en el período 2010 y su participación sobre la deuda total disminuyó en un 0,8%, pasando de 32,6% en el ejercicio 2009 a 32,4% en el período 2010.

El Pasivo no corriente presenta un aumento de MUS$ 86.989 (2,8%), con lo que cierra el período 2010 en MUS$ 3.229.696. Esta variación se explica, principalmente, por el aumento en el rubro Otros pasivos financieros no corrientes (3,3%) debido al aumento del valor justo de los derivados de tasa de interés y moneda extranjera de largo plazo. Otro rubro que presenta un aumento es Pasivo por impuestos diferidos en un 6,8%.

Al 30 de junio de 2010, aproximadamente un 95,1% de la deuda cuenta con instrumentos de fijación de tasas con instrumentos financieros; de acuerdo a lo anterior considerando la deuda y los instrumentos ya mencionados, la tasa promedio es de 5,0%.

El indicador de endeudamiento del Pasivo no corriente de la Sociedad, aumentó en un 0,4%, pasando de 2,86 veces en el ejercicio 2009 a 2,87 veces en el período 2010, y su participación sobre la deuda total aumenta en un 0,4%, pasando de 67,3% en el ejercicio 2009 a un 67,6% en el período 2010.

El indicador de endeudamiento total sobre el Patrimonio neto de la Sociedad no presenta variaciones, su valor es de 4,25 veces.

La variación del Patrimonio neto se explica, principalmente, por los resultados obtenidos durante el período 2010, el reconocimiento del 30% del dividendo mínimo que estipula la norma vigente y los dividendos definitivos sobre resultados del año 2009; y la disminución de las Reservas de operaciones de cobertura.

2. Estado de Resultados Consolidado

La utilidad neta de la controladora al 30 de junio de 2010 alcanza a MUS$ 148.929, lo que representa un aumento de MUS$ 79.682, que equivale a una variación positiva de 115,1% con respecto al mismo período del año anterior. El margen neto para el semestre aumentó de 4,2% en 2009 a 7,2% en 2010. El resultado operacional alcanza los MUS$ 255.528, que comparado con igual período de 2009 registra un aumento de 67,0%, correspondiente a MUS$ 102.545. El margen operacional para el semestre subió de 9,2% a 12,4%.

Los ingresos operacionales aumentaron un 24,1% con respecto a igual período de 2009, alcanzando MUS$ 2.068.520. Esto reflejó un aumento de 18,6% en los ingresos de pasajeros, de 47,9% en los ingresos de carga y una disminución de 17,5% en el ítem otros ingresos.

Los ingresos de pasajeros alcanzaron MUS$ 1.421.669, que comparado con MUS$ 1.198.512 del mismo período de 2009 representa un aumento de 18,6%. Esta variación se debe a un incremento de 9,7% en los yields combinada con un alza de 8,1% en el tráfico. El factor de ocupación se mantuvo estable en 76,0% comparado con 75,9% en el mismo período de 2009, mientras que la capacidad creció 7,9%. Durante el semestre el tráfico de pasajeros se vio afectado por una baja en la demanda producto del terremoto que afectó a Chile el 27 de febrero de 2010. Los ingresos por ASK subieron un 10,0%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 8,8% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 7,7% en el tráfico internacional. Adicionalmente, éste último representó un 70% del total del tráfico durante el período. El yield subió un 9,7%, principalmente, como resultado del aumento en el cargo por combustible y mayores tarifas nominales, por un entorno de demanda más fuerte.

A junio de 2010, los ingresos de carga alcanzan a MUS$ 587.963, lo que representa un aumento de 47,9% con respecto a igual período de 2009. Esta alza responde a un incremento de 10,8% en los yields y de 33,6% en el tráfico. La capacidad aumentó 25,2% durante el período, como consecuencia, el factor de ocupación creció de 65,5% a 69,9%, y los ingresos medidos por ATK aumentaron 18,1% con respecto al mismo período de 2009.

Por otro lado, el ítem otros ingresos se ve disminuido en MUS$ 12.476, equivalentes a una variación negativa de 17,5%, debido a menores ingresos percibidos por arriendos de aviones a terceros.

Los costos operacionales ascienden a MUS$ 1.812.992, que comparado con junio de 2009 representa un aumento de MUS$ 298.662, equivalente a un incremento de 19,7%. Los costos por unidad (ATK) aumentaron 4,0% en comparación con la primera mitad de 2009. Mayores precios del combustible durante el semestre generaron un aumento de costos por US$45,5 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible aumentó 3,9%, principalmente, debido a mayores costos salariales, la apreciación de las monedas locales en relación al dólar, así como por costos de venta, marketing y otros costos operacionales. La variación de cada concepto se explica de la siguiente manera:

a) Las remuneraciones y beneficios aumentaron en MUS$ 64.186 con respecto al mismo período del año anterior, lo que representa una variación de 21,6%, y se debe, principalmente, a un aumento en la dotación promedio durante el semestre, en línea con el crecimiento en la operación, y a una apreciación de las monedas locales.

b) El gasto en combustible aumentó un 21,1% con respecto al mismo período del año anterior, que equivale a MUS$ 95.675 de mayor costo. Esto debido a un alza de 43,8% en los precios, combinado con un aumento de 11,1% en el consumo. Adicionalmente la Sociedad reconoció una pérdida de US$1,3 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US$110,6 millones durante el mismo período de 2009.

c) Las comisiones reflejan un aumento de MUS$ 11.908, equivalentes a una variación de 17,6% con respecto al mismo período de 2009. Esto se debe, principalmente, al aumento de 25,9% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, lo cual fue parcialmente compensado por una reducción de 0,3% en las comisiones promedio explicada, principalmente, por menores comisiones en el negocio de pasajeros.

d) Los gastos de depreciación y amortización aumentaron en un 13,3%, lo que equivale a MUS$ 19.461, debido, principalmente, a la incorporación de tres nuevos aviones Boeing 767.

e) Los gastos de otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron en MUS$ 29.303, lo que representa una variación de 12,4% con respecto a igual período del año anterior, resultado que se explica, principalmente, debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de handling, en línea con el crecimiento en la operación.

f) El gasto de servicio a pasajeros aumentó 18,3% con respecto al mismo período de 2009, debido, principalmente, a un aumento 9,7% en el número de pasajeros transportados y de compensaciones pagadas a pasajeros durante el semestre.

g) El gasto de arriendo de aviones aumentó 31,7%, equivalente a MUS$ 11.421, debido al aumento en el costo promedio de arriendo por la llegada de dos Boeing 777 cargueros durante abril y mayo de 2009.

h) El ítem mantenimiento presenta menores costos por MUS$ 154, equivalentes a una variación de 0,3% respecto a igual período de 2009, debido a una disminución en la tercerización de servicios de mantenimiento y a una menor provisión de mantenimiento producto de una mayor proporción de aviones nuevos, lo que fue parcialmente compensado por un escalamiento en los contratos de mantenimiento.

i) Los otros gastos de operación presentan un aumento de 34,2% comparado con junio de 2009, equivalente a MUS$ 58.908. Esta disminución fue debido a mayores gastos en publicidad, marketing, viáticos, junto con mayores gastos de ventas.

Los Ingresos financieros presentan una disminución del 32,6% al totalizar MUS$ 5.106 en el período de 2010 comparado a los MUS$ 7.579 acumulados durante el mismo período de 2009, principalmente, debido a menores tasas de interés durante el semestre.

Los Gastos financieros crecieron 0,5%, correspondiente a MUS$ 396, producto de un aumento en la deuda promedio relacionada al financiamiento de flota, lo cual fue compensado por menores tasas de interés.

El ítem Otros ingresos/costos registró una pérdida de MUS$ 4.686 comparada con una ganancia de MUS$ 1.738 entre enero y junio de 2009 relacionada a una pérdida por diferencia de cambio.

3. Análisis y explicación Flujo Neto Consolidado originado por las Actividades de Operación, Inversión y Financiamiento

El Flujo de operación de la Sociedad, presenta una variación positiva de MUS$ 133.762, respecto al mismo período del año anterior debido, principalmente, a menores pagos por hedge de combustible incluidos en Otras entradas (salidas) de efectivo cuya variación es de MUS$ 108.863; al efecto neto entre Cobros procedente de las ventas de bienes y prestación de servicios, Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios, y Pagos a y por cuenta de los empleados (13,4%).

El Flujo de inversión presenta una variación negativa de MUS$ 286.206, respecto al mismo período del año anterior, esta variación se explica, principalmente, por la disminución en el recupero de garantías por contratos de derivados en un 98,2%, la constitución de garantías por contratos de derivados y depósitos en garantía por financiamiento PDP's. La variación negativa de este flujo también se ve afectada por el aumento en la Incorporación de Propiedades, plantas y equipos (29,1%), producto, en su mayor parte, de anticipos otorgados por la compra de aeronaves y la incorporación a la flota de una aeronave Boeing 767 de pasajeros.

El Flujo de financiación, presenta una variación negativa de MUS$ 224.466, respecto al mismo período del año anterior, esta variación se explica, principalmente, por el efecto neto entre los Importes procedentes de préstamos de largo plazo y los Pagos de préstamos (70,4%) y la disminución de Otras entradas de efectivo por MUS$ 17.677. Esta variación negativa se ve compensada en parte por menores Dividendos pagados (23,1%).

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad generado durante el período 2010, presenta una variación negativa de MUS$ 376.910, respecto al mismo período del año anterior. Los saldos negativos del Flujo de inversión y financiación, han sido cubiertos totalmente por el saldo positivo del Flujo de operación y el remanente del año anterior.

4. Análisis de riesgo de mercado

Concentración de riesgo crediticio

Las cuentas por cobrar de la Sociedad provienen en un alto porcentaje de las ventas de pasajes aéreos, servicios de carga a personas y diversas empresas comerciales que están económica y geográficamente dispersas, siendo generalmente de corto plazo. Conforme a ello, la Sociedad no estima que esté expuesta a una concentración importante de riesgo crediticio.

Instrumentos financieros: Administración del riesgo de precio del combustible

La variación en los precios del combustible depende en forma importante de la oferta y demanda de petróleo en el mundo, de las decisiones tomadas por la OPEP, de la capacidad de refinamiento a nivel mundial, de los niveles de inventario mantenidos, de factores como el clima y de factores políticos. Para disminuir el riesgo de variaciones en los precios a que podría estar expuesta la Sociedad, se han suscrito contratos de cobertura de combustible, con diferentes instituciones financieras, por una parte del consumo total de combustible estimado que tendrá la Sociedad para el año 2010 y 2011. Los tipos de contratos que la Sociedad suscribe son (a) el de Swap, que permite fijar el precio, (b) el de opciones Call, que permite limitar el alza del precio y (c) el de bandas de precios, que permiten fijar un precio máximo y un precio mínimo. En el caso del contrato swap cuando el precio de mercado supera el nivel fijado, la Sociedad recibe el diferencial que se produce entre ambos precios por la cantidad de galones de combustible que estipula cada contrato. A la inversa, si el precio de mercado está por debajo del precio fijado, es la Sociedad quien debe proceder a pagar la diferencia de precios establecida. No existen costos asociados al contrato swap. En el caso de la compra de una opción Call cuando el precio de mercado supera el nivel fijado, la Sociedad recibe el diferencial que se produce entre ambos precios por la cantidad de galones de combustible estipulada en el contrato. Si el precio de mercado está por debajo del precio fijado, la Sociedad no ejerce la opción. En el caso de un contrato de bandas de precio, si el precio de mercado está por encima del precio máximo, la Sociedad recibe el diferencial que se produce entre el precio de mercado y el precio máximo multiplicado por la cantidad de galones de combustible estipulada en cada contrato. Si el precio de mercado está por debajo del precio mínimo, es la Sociedad quien debe proceder a pagar la diferencia de precios establecida. Si el precio de mercado está entre los precios máximos y mínimos fijados, la Sociedad no recibe ni paga.

Por estos contratos, a junio de 2010, la Sociedad pagó neto MUS$ 1.340. Las pérdidas o ganancias producidas por estos contratos se reconocen como componente de las reservas de cobertura en el patrimonio neto de la Sociedad. Al 30 de junio de 2010, el valor de mercado de los contratos vigentes es de MUS$ 1.753 (negativo).

Instrumentos financieros: Administración del riesgo de tasa de interés

Con el fin de disminuir el riesgo de una eventual alza en los tipos de interés la Sociedad, suscribió contratos de Swap de tasa de interés durante el primer semestre 2001, segundo semestre 2005 y primer semestre 2006. Además, durante el segundo semestre del año 2003, todo el año 2004 y 2005, la Sociedad suscribió contratos de opción Call. Junto con lo anterior, la deuda suscrita durante los años 2006, 2007 y 2008 fue tomada a tasa fija directamente con el banco acreedor. Adicionalmente, se tomaron contratos de cobertura de tasas de interés para el financiamiento de 15 aviones Airbus con entrega entre el año 2010 y 2011, de 5 Boeing 767-300 con entrega entre el año 2009 y 2011 y del avión Boeing 777-F con entrega el año 2012.

En el año 2009, la Sociedad suscribió contratos de cross currency swap de forma de cubrir el flujo de caja de las obligaciones contraídas en pesos chilenos que devengan interés sobre la tasa TAB nominal de 180 días y contratos swap de tasa de interés de forma de disminuir el riesgo de una eventual alza en la tasas por una obligación contraída en dólares que devenga interés sobre la tasa LIBOR 6 meses.

El objetivo que esto persigue es tener una porción de la deuda con (i) tasa fija (como es el caso de los swap y de la deuda tomada con tasa fija) y (ii) otra porción de la deuda con tasa variable pero limitado a un máximo (como es el caso de las Call), junto con (iii) limitar la exposición a la tasa de interés en futuros financiamientos, de esta manera, la Sociedad disminuye de manera importante el riesgo del alza de las tasas de interés. Con relación a dichos contratos, la Sociedad (i) paga , recibe, o (ii) solamente recibe dependiendo del caso, la diferencia entre la tasa fija acordada y la tasa flotante calculada

sobre el capital insoluto de cada contrato. Por estos contratos, la Sociedad reconoció en el resultado del período una pérdida de MUS$ 15.407. Las pérdidas y ganancias por swap de tasa de interés junto con las primas y las ganancias de las Call de tasas de interés se reconocen como un componente del gasto financiero sobre la base de la amortización del préstamo cubierto. Al 30 de junio de 2010, el valor de mercado de los contratos swap, call y fijación anticipada de tasas de interés vigentes es de MUS$ 120.159 (negativo).

Al 30 de junio, aproximadamente un 95,1% de la deuda está fijada con alguno de los instrumentos anteriormente nombrados a una tasa promedio de 5,0%.

5. Ambiente económico chileno

Con el objetivo de analizar el ambiente económico en el cual está inserta la Sociedad, a continuación se explica brevemente la situación y evolución de las principales economías que la afectan, tanto del ámbito nacional como regional y mundial.

La economía mundial está evolucionando mejor de lo esperado. El fortalecimiento de la confianza entre los consumidores y las empresas, y el aumento de la demanda han provocado que la recuperación económica mundial permanezca intacta. Sin embargo, las turbulencias en los mercados financieros, generados por la crisis de deuda de la zona Euro, han sido un factor limitante que podría afectar el crecimiento mundial. Para el presente año se proyecta que la economía global llegue a un crecimiento cercano al cercano 4,2 % (-0,8% en el año 2009).

En Europa, el escenario económico muestra una lenta recuperación de la actividad económica la cual se ha traducido en un estancamiento del desempleo y en un aumento de las exportaciones debido a la depreciación del euro. Los estímulos fiscales también han ayudado a la recuperación de las economías y el gasto público ha disminuido, sin embargo, la crisis de deuda y los anuncios de recortes fiscales en países como España y Grecia están comenzando a disminuir la confianza de los inversionistas frenando los flujos de capital hacia la región. Teniendo en cuenta estos factores, para el presente año se prevé un crecimiento cercano al 1% (-3,9% en el año 2009).

La economía de Estados Unidos continúa mostrando una constante recuperación de la producción y el empleo. Al mismo tiempo, los niveles de inventario han registrado una caída, lo que revela signos de una mayor demanda. Sin embargo, existen riesgos asociados al deterioro del sector inmobiliario que pueden afectar el crecimiento durante este año. Bajo este contexto, se actualizaron las proyecciones de crecimiento llegando a 3,0% para el 2010 (-2,4% en el año 2009).

En cuanto a la región, los últimos indicadores siguen mostrando signos positivos. Las condiciones financieras han mejorado y la recuperación está basada en el aumento de las exportaciones, la demanda y el precio de los comodities. Esta recuperación está liderada por Brasil, con un crecimiento cercano al 6,5%, debido, principalmente, a una fuerte demanda en materias primas. Otros países que presentan un gran dinamismo en su economía son Chile y Perú. Por el contrario, Colombia y Venezuela presentan tasas menores de crecimiento. Para el año 2010 se proyecta un crecimiento cercano al 4,0% (-2,3% en el año 2009).

La economía chilena, a pesar del deterioro de la actividad nacional luego del terremoto y maremoto en febrero pasado, comienza a recuperarse con fuerza. El dinamismo exhibido por la demanda interna, la normalización de las exportaciones y el aumento de la inversión relacionada con la reconstrucción, han provocado una mejora en las expectativas económicas. Por otro lado las últimas cifras de desempleo muestran un aumento en la creación de puestos de trabajo como un incremento en la fuerza laboral,

llegando a una tasa de desocupación del 8,5%. Para el presente año se espera un crecimiento cercano al 5,0% (-1,5% en el año 2009).

Bajo este entorno económico, la industria aeronáutica internacional ha experimentado una evolución positiva, tanto en los negocios de pasajeros como de carga. En este entorno, la flexibilidad del modelo de negocios implementado por la Sociedad ha permitido obtener resultados positivos de manera consistente en el tiempo.

ANALISIS RAZONADO

a) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

	30-06-2010	31-12-2009	30-06-2009
-INDICES DE LIQUIDEZ			
Liquidez corriente (veces) (Activo corriente en operación/ pasivos corrientes)	0,88	0,92	0,93
Razón ácida (veces) (Fondos disponibles/ pasivo corriente)	0,38	0,48	0,49
-INDICES DE ENDEUDAMIENTO			
Razón de endeudamiento (veces) (Pasivo corriente + pasivo no corriente/ patrimonio neto)	4,25	4,25	4,50
Deuda corriente / Deuda total (%)	32,39	32,65	29,11
Deuda no corriente / Deuda total (%)	67,61	67,35	70,90
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	3,42	3,06	2,19
- INDICES DE ACTIVIDAD			
Total de Activos	5.907.519	5.771.972	5.449.963
Inversiones	119.141	838.535	237.574
Enajenaciones	6.469	21.088	14.738

-INDICES DE RENTABILIDAD

Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a Accionistas mayoritarios.

	30-06-2010	31-12-2009	30-06-2009
Rentabilidad del patrimonio (Utilidad neta / patrimonio neto promedio)	0,14	0,25	0,07
Rentabilidad del activo (Utilidad neta / activos promedios)	0,03	0,04	0,01
Rendimiento de activos operacionales (Resultado oper / activos operacionales (**) promedio)	0,04	0,08	0,03

(**) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas corrientes del personal, inversiones permanentes y temporales, y plusvalía.

	30-06-2010	31-12-2009	30-06-2009
Utilidad por acción (Utilidad del ejercicio/ n° acciones suscritas y pagadas)	0,44	0,68	0,20
Retorno de dividendos (dividendos pagados / precio de mercado)	0,02	0,02	0,03

b) Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado:

- **INDICES DE RESULTADO**

	Por los 6 meses terminados al 30 de junio		Por los 3 meses terminados al 30 de junio	
	2010	**2009**	**2010**	**2009**
Ingresos Operacionales	**2.068.520**	**1.667.313**	**1.033.622**	**785.139**
Pasajeros	1.421.669	1.198.512	680.880	546.918
Carga	587.963	397.437	321.852	200.756
Otros	58.888	71.364	30.890	37.465
Costos Operacionales	**1.812.992**	**1.514.330**	**921.000**	**750.214**
Otros arriendos y tasas de aterrizaje	266.433	237.130	135.222	118.795
Combustible	549.118	453.443	277.353	225.176
Comisiones	79.581	67.673	38.329	31.140
Remuneraciones	361.911	297.725	184.959	149.313
Otros costos operacionales	231.343	172.435	122.258	83.087
Arriendo de aviones	47.480	36.059	24.000	20.338
Mantenimiento	59.518	59.672	30.571	29.560
Depreciación y amortización	166.232	146.771	83.404	72.222
Servicios a pasajeros	51.376	43.422	24.904	20.583
Resultado operacional	255.528	152.983	112.622	34.925
Margen operacional	12,35%	9,18%	10,90%	4,45%
Ingresos financieros	5.106	7.579	1.796	5.113
Gastos financieros	-78.500	-78.104	-40.737	-40.363
Otros ingresos / costos	-4.686	1.738	-2.589	2.517
Utilidad antes de impuesto e interés minoritario	177.448	84.196	71.092	2.192
Impuestos	-30.070	-13.827	-11.980	-783
Utilidad antes de interés minoritario	147.378	70.369	59.112	1.409
Atribuible a:				
Inversionistas de la matriz	148.929	69.247	60.630	4.233
Interés minoritario	-1.551	1.122	-1.518	-2.824
Utilidad neta	148.929	69.247	60.630	4.233

Margen neto	7,20%	4,15%	5,87%	0,54%
Tasa efectiva impuesto	-16,80%	-16,64%	-16,50%	-15,61%
Total de acciones	338.790.909	338.790.909	338.790.909	338.790.909
Utilidad neta por acción (US$)	0,44	0,20	0,18	0,01
R.A.I.I.D.A.I.E.	418.625	300.370	194.955	112.488