

## GRUPO LATAM AIRLINES REPORTA UN RESULTADO OPERACIONAL DE US\$175,0 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE 2018

Santiago, Chile, 20 de noviembre de 2018 – LATAM Airlines Group S.A. (NYSE: LTM; IPSA: LTM), aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados financieros consolidados para el trimestre finalizado el 30 de septiembre de 2018. “LATAM” o “la Compañía” se refiere a la entidad consolidada, incluyendo aerolíneas de transporte de pasajeros y cargas en América Latina. Todos estos valores se presentan de acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad (International Financial Reporting Standards – IFRS) en dólares estadounidenses. La tasa de cambio promedio entre el Real y el Dólar en el trimestre fue de R\$ 3,95/US\$ 1,00.

### **HITOS**

- En el tercer trimestre de 2018, Grupo LATAM Airlines reportó un resultado operacional de US\$175,0 millones, US\$69,1 millones menor que el mismo periodo de 2017. El margen operativo alcanzó 7,0%, una reducción de 2,2% puntos porcentuales en comparación al tercer trimestre de 2017. Esta disminución se explica principalmente por el aumento de US\$185,0 millones en gastos de combustible, así como por menores ingresos debido principalmente a la devaluación del real brasileño de 24,9% y la devaluación del peso argentino de 84,6% afectando nuestras operaciones internacionales en comparación al mismo periodo del 2017.
- Los ingresos totales disminuyeron 5,8% año-contra-año en el tercer trimestre de 2018, a US\$2,492 millones. Esta reducción fue impulsada principalmente por una disminución de 6,3%<sup>1</sup> en los ingresos de pasajero por ASK (RASK). El RASK de las operaciones domésticas de las filiales de los países de habla hispana del Grupo LATAM Airlines (SSC), aumentaron en un 0,2% año-contra-año, mientras que en las operaciones domésticas de LATAM Airlines Brasil, el RASK aumento en un 11,2% medido en reales brasileños. Sin embargo, como resultado de la devaluación del real brasileño, el RASK en el doméstico de Brasil en dólares estadounidenses disminuyó un 9,5%. Con respecto a las operaciones internacionales, el RASK cayó un 6,5% explicado por las rutas internacionales de LATAM Airlines Brasil, especialmente a Estados Unidos.
- El total de costos operacionales disminuyó 3,5% año-contra-año en el tercer trimestre a US\$2.317,0 millones, a pesar del incremento de 32,9% en gastos de combustible respecto al mismo periodo de 2017. Excluyendo los gastos de combustible, los costos operacionales cayeron un 14,6% año-contra-año en el tercer trimestre. Los costos por ASK cayeron 5,2%<sup>2</sup> año-contra-año, mientras que excluyendo combustible disminuyeron un 16,1%<sup>3</sup> interanual, reflejando una estructura de costos más ágil y eficiente.
- El resultado neto de LATAM alcanzó una ganancia de US\$52,9 millones en el tercer trimestre, US\$107,7 millones menos que en el mismo período del año anterior como resultado de US\$126 millones menos en efecto de tipo cambiario (pérdida de US\$67,5 millones en 2018 contra una ganancia de US\$58,8 millones en el mismo trimestre de 2017).
- LATAM Airlines Group continuó mejorando la utilización de sus aviones en el tercer trimestre. Además, durante los próximos 18 meses, LATAM aumentará el número de asientos en su flota *narrow body* en un 3%. Mejorar la utilización y aumentar el número de asientos permite a LATAM crecer con menos aviones. Por lo tanto, LATAM reestructuró aún más su plan de flota, alcanzando una reducción de US\$2,3 mil millones en compromisos para el período 2018-2021<sup>4</sup>, equivalente a una reducción del 41% del total de los compromisos de la flota para ese período. Esta reestructuración también busca ajustar la capacidad a

<sup>1</sup> Excluyendo el ajuste de NIC21 y NIC29 Información Financiera en economías hiperinflacionarias en Argentina. RASK incluyendo NIC21 y NIC29 -10,6% YoY.

<sup>2</sup> Excluyendo el ajuste de NIC21 y NIC29 Información Financiera en economías hiperinflacionarias en Argentina. CASK incluyendo NIC21 y NIC29 -8,9% YoY.

<sup>3</sup> Excluyendo el ajuste de NIC21 y NIC29 Información Financiera en economías hiperinflacionarias en Argentina. CASK exfuel incluyendo NIC21 y NIC29 -19,4% YoY.

<sup>4</sup> Sujeto a la ejecución de la documentación contractual con los fabricantes.

las condiciones actuales del mercado en América Latina y está línea con el enfoque de la Compañía de mantener un balance saludable y una liquidez adecuada.

Compromisos de Flota(US\$ mm)	2018E	2019E	2020E	2021E	Σ 2018-2021
Plan anterior	507	1.371	1.344	2.337	<b>5.559</b>
Plan actual	402	1.103	703	1.096	<b>3.304</b>
<b>Reducción</b>	<b>-105</b>	<b>-268</b>	<b>-641</b>	<b>-1.241</b>	<b>-2.255</b>

- El 5 de septiembre, LATAM Airlines Brasil anunció su intención de adquirir todas las acciones de Multiplus que LATAM Airlines Brasil no posee actualmente (27,3%), y posteriormente, deslistar a Multiplus del B3 Novo Mercado en Brasil y cancelar su registro. LATAM Airlines Brasil no tiene la intención de renovar o extender el contrato actual con Multiplus después del 31 de diciembre de 2024 y, en el futuro, tiene la intención de administrar su programa de viajero frecuente internamente, protegiendo los *yields* y obteniendo flexibilidad total en la gestión de *revenue management*.
- El 20 de octubre, LATAM expandió su nuevo modelo de ventas –ya implementado en los seis mercados de las filiales de LATAM- a todas sus operaciones internacionales, permitiendo al pasajero elegir cómo quiere volar, pagar los servicios adicionales que requiera y seleccionar las tarifas más adecuadas a sus necesidades. LATAM ahora cobra por la primera maleta en las tarifas “light” y “promo” en rutas internacionales dentro de América del Sur y en rutas seleccionadas de largo alcance. Bajo este modelo, la Compañía transportará más pasajeros y podrá estimular demanda y aumentar la generación de ingresos *ancillary*.
- El 31 de octubre, el Tribunal de Libre Competencia de Chile (TDLC) aprobó los *Joint-Business Agreements* (JBAs) entre LATAM y American Airlines e International Airlines Group (compañía holding de British Airways e Iberia) respectivamente, tanto para el negocio de Pasajeros como para Carga, con nueve medidas de mitigación. La decisión del TDLC ha sido apelada por algunos terceros ante la Corte Suprema de Chile. Mientras tanto, LATAM Airlines está evaluando la implementación del JBA con IAG, mientras que el JBA con American Airlines está sujeto a la aprobación del Departamento de Transporte de Estados Unidos.
- LATAM Airlines Group continúa fortaleciendo su red, con nuevas rutas que mejorarán la conectividad tanto dentro de la región como con otras partes del mundo. La Compañía anunció que conectará su *hub* de Santiago en Chile con Quito (Ecuador) con un servicio sin escalas a partir de abril 2019. Además, en julio de 2019 LATAM Airlines Perú comenzará a operar, desde Lima, a Calama (Chile) y a un nuevo destino en el caribe, Montego-Bay (Jamaica). En 2018, LATAM y sus afiliadas han lanzado vuelos a seis nuevos destinos: Roma, Lisboa, San José, Pisco, Boston y Las Vegas, y LATAM Airlines Group comenzará a operar la ruta Santiago – Sao Paulo (Guarulhos) – Tel Aviv en diciembre de 2018.
- Finalmente, en septiembre de 2018, LATAM Airlines Group fue incluida en la categoría mundial del Índice de Sostenibilidad del Dow Jones (DJSI por sus siglas en inglés) por quinto año consecutivo, reconocimiento del compromiso continuo de la compañía de incorporar prácticas sostenibles en cada aspecto de sus operaciones.

## COMENTARIOS DE LA GERENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE 2018

Tuvimos un tercer trimestre desafiante. El rápido aumento en los precios del combustible, junto con la devaluación y la volatilidad del real brasileño y el peso argentino, presentaron condiciones de mercado más adversas a las que tuvimos que adaptarnos continuamente. Sin embargo, LATAM tiene más vuelos y transporta más pasajeros con una estructura de costos mucho más reducida.

El continuo desarrollo de iniciativas de ahorro de costos por parte de la Compañía ha logrado ganancias de eficiencia durante el trimestre, que compensan el aumento de gastos por combustible de más de US\$185 millones. En el tercer trimestre de 2018, en comparación con el tercer trimestre de 2017, LATAM operó con 132 empleados por aeronave, siete menos que en el mismo período de 2017, y voló un 5,9% más de ASK de un año a otro. Si bien la devaluación de las monedas brasileña y argentina contribuyó en parte al ahorro de costos, la mayor parte de la disminución de 16,1% en nuestro costo por ASK (excluyendo combustible) para el tercer trimestre de 2018, se logró a través de nuestros planes de eficiencia e iniciativas de costos.

También realizamos ajustes adicionales al plan de flota como parte de nuestro compromiso de mantener una estructura de balance y generación de caja saludables. Durante el trimestre, redujimos nuestros compromisos de flota para el periodo 2018-2021 en US\$2,3 mil millones. En los últimos años, controlar las inversiones de la flota ha sido uno de los factores que nos ha ayudado a mejorar nuestro apalancamiento y mantener niveles saludables de liquidez. Ahora, tenemos un plan de flota que se adapta mejor al entorno de demanda actual y continuaremos monitoreando las perspectivas de crecimiento en caso de que necesitemos ajustes adicionales. También aumentaremos el número de asientos en la flota de corto alcance en un 3% para los próximos 18 meses, por medio de la renovación de cabinas que anunciamos en el trimestre anterior, lo que nos dará la flexibilidad de crecer con los mismos activos si el entorno macroeconómico mejora.

El nuevo modelo de ventas implementado en 2017 en los seis mercados domésticos de las filiales de LATAM, nos ha permitido competir de manera eficiente y, como resultado, hemos continuado transportando más pasajeros y aumentando nuestra generación de ingresos *ancillary*. Por ese motivo, hemos seguido implementando el nuevo modelo de ventas a la largo de nuestra red. Desde octubre, nuestros pasajeros internacionales podrán comprar sus boletos bajo este nuevo modelo. Con esto, nuestros pasajeros tendrán más control sobre su experiencia de viaje, con la capacidad de adaptarlo acorde a sus necesidades. También proporcionará a LATAM más capacidad para enfocarse en la ejecución de procesos, ofrecer los más altos estándares de calidad de servicio y diferenciarse de la competencia.

## **COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN ACERCA DE LOS RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE DE 2018**

Los ingresos totales del tercer trimestre de 2018 alcanzaron US\$2.492,0 millones, en comparación a US\$2.645,0 millones en el mismo periodo de 2017. Esta reducción de 5,8% fue impulsado por una disminución de 5,3% y 28,2% en los ingresos de pasajeros y otros, respectivamente. Los ingresos de pasajero y carga representaron un 84,6% y 11,2%, respectivamente, del total del ingreso operacional del trimestre.

Los **ingresos de pasajero** disminuyeron 5,3% año-contra-año en el tercer trimestre como resultado de una disminución de 6,3%<sup>5</sup> en ingreso de pasajero por ASK (RASK), contrarrestado por un aumento de 5,9% en capacidad. La caída en el RASK de pasajero fue resultado de una reducción de *yield* de 7,2%, junto con una caída en factor de ocupación de 3,1 puntos porcentuales, como resultado de la devaluación y volatilidad de las monedas en la región.

La tabla a continuación presenta los ingresos por ASK de las principales unidades de negocio de pasajeros LATAM:

<sup>5,5</sup> Excluyendo el ajuste de NIC21 y NIC29 Información Financiera en economías hiperinflacionarias en Argentina. CASK exfuel incluyendo NIC21 y NIC29 -19,4% YoY.

Para el trimestre terminado al 30 de septiembre

Unidad de negocio	RASK (US cents)		ASK		F.O.	
	3Q18	% Variación	3Q18	% Variación	3Q18	% Variación
Mercados domésticos SSC	7,1	0,2%	6.402	3,6%	81,4%	-0,3 pp
Doméstico Brasil	5,7	-9,5% *	9.611	2,5%	81,6%	-2,1 pp
Internacional	6,0	-6,5%	21.151	8,3%	83,3%	-4,5 pp
<b>Total</b>	<b>5,9</b>	<b>-6,3% **</b>	<b>37.164</b>	<b>5,9%</b>	<b>82,5%</b>	<b>-3,1 pp</b>

\*RASK aumentó 11,2% medido en reales brasileños excluyendo la contribución proporcional del margen de Multiplus

\*\* RASK excluyendo efecto NIC21 y NIC29. RASK total incluyendo efecto NIC 21 y NIC29 disminuyó 10,6% YoY

Nota: los ingresos incluyen ingresos de pasajes, intermediación, ingresos ancillary, ingresos del programa de fidelidad y otros ingresos.

**NIC21 y NIC29:** Con posterioridad al 1 de julio de 2018, la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las NIIF, hiperinflacionaria. Las partidas no monetarias del estado de situación financiera al igual que los resultados, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria (subsidiarias argentinas), se ajustan por inflación y se convierten al valor de la moneda al cierre de septiembre. Bajo la NIC21 y NIC29, realizamos los ajustes del efecto de inflación desde el comienzo del año hasta septiembre. Sin embargo, el efecto más relevante proviene de registrar en este trimestre la conversión del Estado de Resultados acumulado de nueve meses utilizando, en lugar del tipo de cambio spot al día de cada transacción, el tipo de cambio de cierre de septiembre, o sea 41 pesos por dólar. Por lo tanto, el impacto total de la NIC21 y NIC29 para el tercer trimestre fue de US\$104 millones menores en ingresos operacionales y US\$93 millones en menores costos operacionales.

Las filiales de los países de habla hispana del Grupo LATAM Airlines (SSC) –que incluyen a LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Perú, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Colombia y LATAM Airlines Ecuador– representaron un 19,9% del total de ingresos de pasajeros en el trimestre. La capacidad total de estos mercados aumentó 3,6% año-contra-año, mientras que el tráfico medido en RPK aumentó 3,3%. Como resultado, el factor de ocupación disminuyó en 0,3 puntos porcentuales a 81,4%. Los ingresos por ASK medidos en USD se mantuvieron estables en el trimestre, compensando la depreciación de las monedas. Continuamos transportando más pasajeros, mientras mantenemos los factores de ocupación por sobre o igual a 80% en todos nuestros mercados y aumentamos la generación de ingresos *ancillary*.

En las operaciones domésticas de Brasil –las que representaron el 24,8% del total de ingresos de pasajeros en el trimestre– LATAM Airlines Brasil aumentó su capacidad en un 2,5% interanual, fortaleciendo su conectividad principalmente en su centro de operaciones en Guarulhos. Por el otro lado, el tráfico medido en RPK se mantuvo estable año-contra-año, registrando así una caída de 2,1 puntos porcentuales en el factor de ocupación a 81,6%. Los ingresos por ASK disminuyeron 9,5% en USD, exclusivamente como resultado de la devaluación del real brasileño, ya que los ingresos en moneda local por ASK aumentaron 11,2% año-contra-año.

Las operaciones internacionales de pasajeros, donde la demanda se vio afectada por las repentinas devaluaciones, representaron el 55,3% del total de los ingresos de pasajeros. La capacidad aumentó un 8,3% interanual en el trimestre, mientras que el tráfico internacional subió 2,7% con el factor de ocupación cayendo 4,5 puntos porcentuales a 83,3%. El RASK consolidado disminuyó 6,5%, impulsado principalmente por rutas de larga distancia de LATAM Airlines Brasil, parcialmente compensadas por las rutas desde los países de habla hispana tanto a Estados Unidos como Europa.

Los **ingresos de carga** aumentaron 2,5% en el trimestre, alcanzando US\$ 278,9 millones, impulsados por un alza de 3,9% en capacidad de carga. Los *yields* de carga se mantuvieron estables, mientras que el factor de

ocupación alcanzó 53,5%, una reducción de 0,7 puntos porcentuales comparado al tercer trimestre de 2017. Los mercados de exportación continúan mostrando una mejora año-contra-año, impulsado por las exportaciones de salmón de Chile. Esto fue parcialmente compensado por una disminución en los mercados de importación producto de monedas más débiles en Brasil y Argentina. Como resultado, los ingresos de carga por ATK disminuyeron un 1,4% en comparación con el mismo trimestre del año anterior.

Los **otros ingresos** alcanzaron US\$105,9 millones en el tercer trimestre de 2018, una disminución de 28,2% en comparación con el mismo periodo del año anterior. Esta caída interanual se debe a un menor ingreso por parte de Multiplus y a menores subarriendos de aviones a terceros en comparación con el tercer trimestre de 2017.

Los **gastos operacionales** en el tercer trimestre disminuyeron a US\$2.317,0 millones, una disminución de 3,5% comparado con el mismo periodo de 2017. Esta reducción se explica principalmente por las iniciativas de eficiencia de costos y el impacto de la depreciación de las monedas sobre los costos denominados en dichas monedas. Los gastos totales, excluyendo el combustible, ascendieron a US\$1,569.8 millones, una disminución de 14,6% en comparación con el tercer trimestre de 2017 y, junto con un aumento de la capacidad de 5,9% en el trimestre, resultó en una disminución de 16,1%<sup>6</sup> interanual en costos por ASK excluyendo combustible. Los cambios en los gastos operacionales se explicaron principalmente por:

- **Salarios y beneficios** disminuyeron 23,3%, explicado por la disminución de 3,1% en el número de empleados durante el trimestre, en línea con los esfuerzos de eficiencia de costos de compañía, así como también por la depreciación de las monedas locales.
- **Costos de Combustible**, aumentaron 32,9%, debido al alza de 27,7% en el precio promedio de combustible por galón (sin incluir cobertura) comparado con el tercer trimestre de 2017, así como un aumento del 6,3% en la cantidad de galones consumidos. Esto último, fue contrarrestado parcialmente por US\$19,3 millones en ganancias por cobertura de combustible, comparado con pérdidas por coberturas de US\$2,7 millones en el mismo periodo de 2017.
- **Comisiones pagadas a agentes**, disminuyó en US\$34,2 millones debido principalmente a menores comisiones en ventas, en parte generadas por la devaluación de las monedas.
- **Depreciación y amortización**, registró una caída de 2,8%, como resultado del impacto positivo que tuvo la depreciación de 24,9% del real brasileño año-contra-año, lo que fue parcialmente contrarrestado por dos aviones más en comparación al mismo periodo de 2017.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje**, disminuyeron en 3,0%, principalmente debido a menores tasas aeronáuticas explicadas por la depreciación de las monedas locales parcialmente contrarrestadas por mayor volumen de operaciones.
- **Gastos de servicio a pasajeros**, se mantuvieron estables en US\$69,1 millones a pesar del aumento de volumen de las operaciones.
- **Arriendo de aeronaves**, registró una caída de 4,4%, debido a una reducción en el costo promedio unitario de arriendos operacionales, parcialmente contrarrestados por el arriendo de un avión más bajo arriendos operacionales en comparación con el mismo periodo de 2017.
- **Gastos de mantenimiento**, disminuyeron 19,3%, ya que la Compañía registró menores costos ya que no hubo devolución de aviones durante este trimestre, en comparación a seis aeronaves devueltas en el mismo periodo del año pasado.
- **Otros gastos operacionales**, cayeron 19,4%, por menores gastos de marketing y publicidad, así como a una disminución en los costos relacionados con el sistema de servicio de pasajeros, ya que la compañía unificó la plataforma de reservas en todo el grupo de aerolíneas.

<sup>6</sup> Excluyendo el ajuste de NIC21 y NIC29 Información Financiera en economías hiperinflacionarias en Argentina. CASK exfuel incluyendo NIC21 y NIC29 -19,4% YoY.

## **Resultado no-operacional**

- **Ingresos financieros**, disminuyeron en US\$15,1 millones año-contra-año a US\$ 9,3 millones en el tercer trimestre de 2018, como resultado de menores tasas de interés en Brasil y de la depreciación del real brasileño.
- **Gastos financieros**, disminuyeron en 12,8% a US\$ 91,3 millones en el tercer trimestre de 2018, desde US\$ 104,7 millones en el mismo periodo de 2017, debido principalmente a la reducción interanual de 7,5% de la deuda bruta.
- **Otros ingresos (gastos)**, la compañía reconoció una pérdida neta de US\$58,0 millones, incluyendo una pérdida de US\$67,5 millones por tipo de cambio. Lo anterior se compara con una ganancia neta de US\$40,6 millones en otros ingresos (gastos) en el tercer trimestre de 2017, incluyendo una ganancia por tipo de cambio de US\$58,8 millones.

La **ganancia neta** del tercer trimestre ascendió a US\$52,9 millones, una disminución de US\$107,7 millones año-contra-año explicada principalmente por un menor ingreso operativo de US\$69,1 millones impulsado por mayores precios de combustible, y una disminución de US\$100,3 millones en el resultado no-operacional debido a la devaluación cambiaria. Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por un menor impuesto a los ingresos de US\$46,5 en comparación con el mismo periodo de 2017.

## **FINANCIAMIENTO Y LIQUIDEZ**

Al final del tercer trimestre de 2018, LATAM reportó US\$1.200 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, incluyendo ciertas inversiones de alta liquidez contabilizadas como otros activos financieros corrientes. Asimismo, la posición de liquidez de la Compañía se fortaleció por US\$600 millones de la línea de crédito revolving (RCF)<sup>7</sup>, que se mantuvo al mismo nivel respecto al trimestre anterior. De esta manera, la liquidez de la Compañía alcanzó un 17,4% del ingreso de los últimos doce meses al 30 de septiembre de 2018.

Los compromisos de flota para 2018 se redujeron a US\$402 millones, los cuales corresponden en su totalidad a arriendos operacionales. Para 2019, 2020 y 2021, los compromisos esperados de la flota también se redujeron y ahora ascienden a US\$1.103 millones, US\$703 millones y US\$1.096 millones, respectivamente. La Compañía está constantemente trabajando para ajustar su flota a las actuales condiciones de demanda, buscando así maximizar la utilización y rentabilidad de sus activos.

Adicionalmente, LATAM espera invertir aproximadamente US\$650 millones en CAPEX no-flota durante 2018, incluyendo activos intangibles, mantenimiento, inversiones en motores y repuestos, así como la renovación de las cabinas de sus modelos Boeing 767 y Boeing 777. Este monto incluye también la migración del sistema de reserva de pasajes en las operaciones de LATAM Airlines Brasil, que fue concluida en mayo de 2018.

Al término del trimestre, la deuda financiera neta ajustada de LATAM alcanzó US\$10,2 mil millones, una disminución de US\$42,7 millones comparada con el trimestre anterior, alcanzando un apalancamiento a 4,6x desde el 4,4x registrado en junio de 2018, principalmente como resultado de una disminución en los últimos doce meses de EBITDAR. Para el resto de 2018, la compañía tiene vencimientos de deuda por aproximadamente US\$297 millones.

Respecto a las coberturas, el principal objetivo de la Política de Coberturas del Grupo LATAM Airlines es proteger el riesgo de liquidez de mediano plazo por las alzas en el combustible, y beneficiarse de las disminuciones del precio del combustible. En esta línea, la Compañía cubre una parte de su consumo estimado de combustible. Las posiciones de cobertura por trimestre para los próximos doce meses se muestran en la siguiente tabla:

---

<sup>7</sup> Sujeto a la disponibilidad de colateral.

	3Q18	4Q18	1Q19	2Q19
<b>Posiciones de cobertura</b>				
Consumo estimado de combustible	44%	54%	40%	40%

## PLAN DE FLOTA LATAM

Durante el tercer trimestre de 2018, la Compañía finalizó los contratos de *wet lease* de dos Airbus A330 y un Boeing 747 con la aerolínea española Wamos Air. Estos aviones fueron arrendados para mitigar el impacto del menor número de aviones Boeing 787 disponibles producto de la extensión del programa de mantenimiento de motores Rolls Royce.

La siguiente tabla refleja el plan de flota actualizado de LATAM hasta 2021<sup>8</sup>.

A final de año	2017	2018E	2019E	2020E	2021E
<b>FLOTA PASAJEROS</b>					
Narrow Body					
Airbus A319-100	46	46	46	45	44
Airbus A320-200	126	126	122	112	104
Airbus A320 Neo	4	6	13	18	24
Airbus A321-200	47	49	49	49	49
Airbus A321 Neo	-	-	-	4	9
<b>TOTAL</b>	<b>223</b>	<b>227</b>	<b>230</b>	<b>228</b>	<b>230</b>
Wide Body					
Boeing 767-300	36	35	30	29	28
Airbus A350-900	5	7	11	13	15
Boeing 777-300 ER	10	10	10	10	10
Boeing 787-8	10	10	10	10	10
Boeing 787-9	14	14	16	18	20
<b>TOTAL</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>80</b>	<b>83</b>
<b>FLOTA CARGUERA</b>					
Boeing 767-300F	9	10	9	10	10
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN</b>	<b>307</b>	<b>313</b>	<b>316</b>	<b>318</b>	<b>323</b>
<b>Subarriendos</b>					
Airbus A320-200	5	5	5	5	5
Airbus A350-900	2	2	2	-	-
Boeing 767-300F	1	-	2	2	2
<b>Total Subarriendos</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>315</b>	<b>320</b>	<b>325</b>	<b>325</b>	<b>330</b>
<b>Compromisos de Flota (US\$ millones)</b>	326	402	1.103	703	1.096

<sup>8</sup> Sujeto a la ejecución de la documentación contractual con los fabricantes.



## PERSPECTIVA 2018

LATAM mantiene su *guidance* para 2018, esperando un margen operacional de entre 6,5% a 8,0% y un aumento de capacidad entre 4,0% y 6,0%.

	2018 Guidance
<b>Crecimiento ASKs (Pasajeros) Total</b>	<b>4% - 6%</b>
Internacional	5% - 7%
Doméstico Brasil	2% - 4%
Doméstico SSC	4% - 6%
<b>Crecimiento ATKs (Carga)</b>	<b>1% - 3%</b>
<b>Margen Operacional</b>	<b>6,5% - 8,0%</b>

LATAM archivó sus estados financieros relativos al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2018 en la Comisión para el Mercado Financiero de Chile el día 20 de noviembre de 2018. Los estados financieros estarán disponibles en español e inglés en la página [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

### Sobre LATAM Airlines Group S.A

LATAM Airlines Group es el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica y uno de los mayores del mundo en red de conexiones, ofreciendo servicios aéreos a alrededor de 140 destinos en 25 países, con presencia en 6 mercados domésticos en Latinoamérica: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, además de operaciones internacionales dentro de Latinoamérica y hacia Europa, Estados Unidos, El Caribe, Oceanía y África.

LATAM Airlines Group está integrada por cerca de 40 mil empleados y opera más de 1.300 vuelos diarios, transportando a 68 millones de pasajeros anuales.

Con una flota moderna y joven, LATAM Airlines Group cuenta con 321 aviones, entre los que se encuentran los modelos Boeing 787, Airbus A350, A321 y A320 neo, los modelos más modernos en su tipo.

LATAM Airlines Group es el único grupo de aerolíneas de Latinoamérica y uno de los tres en el mundo en ingresar al Índice de Sostenibilidad Dow Jones World, donde por quinto año consecutivo fue destacado por sus prácticas sostenibles, basándose en criterios económicos, sociales y ambientales.

Las acciones de LATAM Airlines Group se transan en la bolsa de Santiago y en la bolsa de Nueva York en forma de ADRs.

Para cualquier consulta comercial o relacionada a la marca, dirigirse a [www.latam.com](http://www.latam.com). Más información financiera en [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net)

### Nota sobre declaraciones futuras

Este informe contiene declaraciones proyectadas a futuro. Dichas declaraciones podrían contener palabras tales como "podría" "será," "espera," "pretende," "anticipa," "estima," "proyecta," "considera" u otras expresiones similares. Las declaraciones futuras son declaraciones que no son hechos históricos, incluyendo declaraciones acerca de nuestras convicciones y expectativas. Estas declaraciones se basan en los actuales planes de LATAM, así como estimaciones y proyecciones y, por lo tanto, Usted no debe confiar demasiado en las tales afirmaciones. Las declaraciones futuras involucran riesgos inherentes conocidos y desconocidos, incertidumbres y otros factores, muchos de los cuales están por fuera del control de LATAM y son difíciles de predecir. Le advertimos que una cantidad de importantes factores podrían causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración futura. Esos factores e incertidumbres incluyen en particular los que se han descrito en los documentos que hemos presentado ante la Comisión de Bolsas y Valores de los Estados Unidos de Norteamérica. Las declaraciones futuras hacen mención solamente a partir de la fecha en que se realizaron las mismas, y no asumimos responsabilidad alguna de actualizar públicamente ninguna de las mismas, como resultado de nueva información, eventos futuros o cualquier otro factor.



**LATAM Airlines Group S.A.**
**Resultados Financieros Consolidados para el tercer trimestre del año 2018** (en miles de dólares estadounidenses)

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre		
	2018	2017	Var. %
<b>INGRESOS</b>			
Pasajeros	2.107.168	2.225.427	-5,3%
Carga	278.883	272.153	2,5%
Otros	105.930	147.454	-28,2%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>2.491.981</b>	<b>2.645.034</b>	<b>-5,8%</b>
<b>COSTOS</b>			
Remuneraciones	-403.345	-525.991	-23,3%
Combustible	-747.263	-562.248	32,9%
Comisiones	-48.954	-83.155	-41,1%
Depreciación y Amortización	-245.183	-252.193	-2,8%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-297.963	-307.131	-3,0%
Servicio a Pasajeros	-69.050	-69.634	-0,8%
Arriendo de Aviones	-133.395	-139.553	-4,4%
Mantenimiento	-85.190	-105.583	-19,3%
Otros Costos Operacionales	-286.688	-355.517	-19,4%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-2.317.031</b>	<b>-2.401.005</b>	<b>-3,5%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>174.950</b>	<b>244.029</b>	<b>-28,3%</b>
<i>Margen Operacional</i>	7,0%	9,2%	-2,2 pp
Ingresos Financieros	9.300	24.432	-61,9%
Gastos Financieros	-91.310	-104.720	-12,8%
Otros Ingresos / Costos	-58.010	40.614	-242,8%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>34.930</b>	<b>204.355</b>	<b>-82,9%</b>
Impuestos	20.440	-26.096	-178,3%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>55.370</b>	<b>178.259</b>	<b>-68,9%</b>
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	52.942	160.621	-67,0%
Interes Minoritario	2.428	17.638	-86,2%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>52.942</b>	<b>160.621</b>	<b>-67,0%</b>
<i>Margen Neto</i>	2,1%	6,1%	-3,9 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	58,5%	-12,8%	71,3 pp
EBITDA	420.133	496.222	-15,3%
<i>EBITDA Margen</i>	16,9%	18,8%	-1,9 pp.
EBITDAR	553.528	635.775	-12,9%
<i>EBITDAR Margen</i>	22,2%	24,0%	-1,8 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Resultados Financieros Consolidados para el período de nueve meses terminados en septiembre** (en miles de dólares estadounidenses)

	Para los nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2018	2017	Var. %
<b>INGRESOS</b>			
Pasajeros	6.381.738	6.219.899	2,6%
Carga	874.406	782.410	11,8%
Otros	323.727	393.908	-17,8%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>7.579.871</b>	<b>7.396.217</b>	<b>2,5%</b>
<b>COSTOS</b>			
Remuneraciones	-1.353.632	-1.503.851	-10,0%
Combustible	-2.150.673	-1.667.906	28,9%
Comisiones	-163.189	-202.349	-19,4%
Depreciación y Amortización	-734.187	-747.900	-1,8%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-906.143	-857.700	5,6%
Servicio a Pasajeros	-224.810	-206.026	9,1%
Arriendo de Aviones	-406.198	-443.079	-8,3%
Mantenimiento	-299.462	-313.590	-4,5%
Otros Costos Operacionales	-931.611	-1.009.306	-7,7%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-7.169.905</b>	<b>-6.951.707</b>	<b>3,1%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>409.966</b>	<b>444.510</b>	<b>-7,8%</b>
<i>Margen Operacional</i>	5,4%	6,0%	-0,6 pp
Ingresos Financieros	34.227	66.656	-48,7%
Gastos Financieros	-268.779	-303.053	-11,3%
Otros Ingresos / Costos	-105.318	28.559	-468,8%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>70.096</b>	<b>236.672</b>	<b>-70,4%</b>
Impuestos	-18.831	-107.603	-82,5%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>51.265</b>	<b>129.069</b>	<b>-60,3%</b>
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	33.277	88.140	-62,2%
Interes Minoritario	17.988	40.929	-56,1%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>33.277</b>	<b>88.140</b>	<b>-62,2%</b>
<i>Margen Neto</i>	0,4%	1,2%	-0,8 pp
Tasa Efectiva de Impuestos	-26,9%	-45,5%	18,6 pp
EBITDA	1.144.153	1.192.410	-4,0%
<i>EBITDA Margen</i>	15,1%	16,1%	-1,0 pp.
EBITDAR	1.550.351	1.635.489	-5,2%
<i>EBITDAR Margen</i>	20,5%	22,1%	-1,7 pp.

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Datos Operacionales Consolidados**

	For the three month period ended			For the nine month period ended		
	September 30			September 30		
	2018	2017	% Change	2018	2017	% Change
Costs per ASK (US Cent)	6,2	6,8	-8,9%	6,8	6,9	-1,3%
Costs per ASK ex fuel (US Cents)	4,2	5,2	-19,4%	4,7	5,2	-9,1%
Fuel Gallons Consumed (millions)	312,0	293,6	6,3%	890,6	858,2	3,8%
Fuel Gallons Consumed per 1,000 ASKs	8,4	8,4	0,3%	8,4	8,5	-0,7%
Fuel Price (with hedge) (US\$ per gallon)	2,42	1,90	27,0%	2,43	1,94	25,5%
Fuel Price (without hedge) (US\$ per gallon)	2,46	1,92	27,7%	2,46	1,93	27,4%
Average Trip Length (km)	1.720	1.706	0,8%	1.743	1.736	0,4%
Total Number of Employees (average)	41.516	42.823	-3,1%	42.141	43.795	-3,8%
Total Number of Employees (end of the period)	40.974	42.713	-4,1%	40.974	42.713	-4,1%
<b>Passenger</b>						
ASKs (millions)	37.164	35.092	5,9%	106.025	101.472	4,5%
RPKs (millions)	30.674	30.055	2,1%	88.154	85.983	2,5%
Passengers Transported (thousands)	17.834	17.620	1,2%	50.570	49.533	2,1%
Load Factor (based on ASKs) %	82,5%	85,6%	-3,1 pp	83,1%	84,7%	-1,6 pp
Yield based on RPKs (US Cents)	6,9	7,4	-7,2%	7,2	7,2	0,1%
Revenues per ASK (US cents)	5,7	6,3	-10,6%	6,0	6,1	-1,8%
<b>Cargo</b>						
ATKs (millions)	1.635	1.573	3,9%	4.839	4.589	5,4%
RTKs (millions)	875	853	2,6%	2.632	2.462	6,9%
Tons Transported (thousands)	228	223	2,6%	684	650	5,2%
Load Factor (based on ATKs) %	53,5%	54,2%	-0,7 pp	54,4%	53,7%	0,7 pp
Yield based on RTKs (US Cents)	31,9	31,9	-0,1%	33,2	31,8	4,6%
Revenues per ATK (US Cents)	17,1	17,3	-1,4%	18,1	17,1	6,0%

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Balance Patrimonial Consolidado** (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de septiembre 2018	Al 31 de diciembre 2017
<b>Activos</b>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	686.440	1.142.004
Otros activos financieros, corrientes	626.723	559.919
Otros activos no financieros, corrientes	273.598	221.188
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.079.096	1.214.050
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	2.132	2.582
Inventarios corrientes	267.710	236.666
Activos por impuestos, corrientes	81.805	77.987
Activos no corrientes mantenidos para la venta	33.791	291.103
<b>Total activos corrientes</b>	<b>3.051.295</b>	<b>3.745.499</b>
Otros activos financieros, no corrientes	87.043	88.090
Otros activos no financieros, no corrientes	237.513	220.807
Cuentas por cobrar, no corrientes	5.512	6.891
Activos intangibles distintos de la plusvalía	1.394.263	1.617.247
Plusvalía	2.229.514	2.672.550
Propiedades, planta y equipos	9.902.049	10.065.335
Activos por impuestos corrientes, no corrientes	15.732	17.532
Activos por impuestos diferidos	277.996	364.021
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>14.149.622</b>	<b>15.052.473</b>
<b>Total activos</b>	<b>17.200.917</b>	<b>18.797.972</b>
<b>Patrimonio y Pasivos</b>		
Otros pasivos financieros, corrientes	1.481.167	1.300.949
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	1.652.473	1.695.202
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	179	760
Otras provisiones, corrientes	3.877	2.783
Pasivos por impuestos, corrientes	8.218	3.511
Pasivos por impuestos, corrientes	2.495.511	2.823.963
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	12.843	15.546
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>5.654.268</b>	<b>5.842.714</b>
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.122.463	6.605.508
Otras cuentas por pagar, no corrientes	497.485	498.832
Otras provisiones, no corrientes	324.165	374.593
Pasivos por impuestos diferidos	823.573	949.697
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	91.337	101.087
Otros pasivos no financieros no corrientes	103.333	158.305
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>7.962.356</b>	<b>8.688.022</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>13.616.624</b>	<b>14.530.736</b>
Capital emitido	3.146.265	3.146.265
Ganancias acumuladas	493.614	475.117
Acciones propias en cartera	(178)	(178)
Otras reservas	(121.869)	554.885
<b>Patrimonio atribuible al controlador</b>	<b>3.517.832</b>	<b>4.176.089</b>
Participaciones no controladoras	66.461	91.147
<b>Total patrimonio</b>	<b>3.584.293</b>	<b>4.267.236</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>17.200.917</b>	<b>18.797.972</b>

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Estado de Flujo de Efectivo Consolidado – Método Directo** (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de septiembre 2018	Al 30 de septiembre 2017
<b>Flujos de efectivo procedentes de actividades de operación</b>		
<b>Clases de cobros por actividades de operación</b>		
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios	7.448.849	7.749.752
Otros cobros por actividades de operación	68.738	51.424
<b>Clases de pagos</b>		
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios	(5.143.166)	(5.059.954)
Pagos a y por cuenta de los empleados	(1.395.536)	(1.475.997)
Otros pagos por actividades de operación	(182.722)	(163.707)
Impuestos a las ganancias pagados	(50.426)	(85.731)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(9.754)	(59.480)
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de actividades de operación</b>	<b>735.983</b>	<b>956.307</b>
<b>Flujos de efectivo utilizados e actividades de inversión</b>		
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias u otros negocios	40.248	6.124
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	2.695.736	2.265.509
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades	(2.816.134)	(2.198.327)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo	218.975	21.182
Compras de propiedades, planta y equipo	(502.259)	(246.923)
Compras de activos intangibles	(71.215)	(57.413)
Intereses recibidos	7.360	9.592
Otras entradas (salidas) de efectivo	416	(3.848)
<b>Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión</b>	<b>(426.873)</b>	<b>(204.104)</b>
<b>Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>		
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	769.162	1.275.470
Importes procedentes de préstamos de corto plazo	243.000	132.280
Reembolsos de préstamos	(745.596)	(1.628.587)
Pagos de pasivos por arrendamientos financieros	(575.172)	(244.153)
Dividendos pagados	(68.206)	(53.176)
Intereses pagados	(240.584)	(271.939)
Otras entradas (salidas) de efectivo	(7.969)	18.502
<b>Flujos de efectivo neto procedentes de (utilizados en) actividades de financiación</b>	<b>(625.365)</b>	<b>(771.603)</b>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio	(316.255)	(19.400)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(139.309)	9.924
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	(455.564)	(9.476)
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL PRINCIPIO DEL PERÍODO</b>	<b>1.142.004</b>	<b>949.327</b>
<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERÍODO</b>	<b>686.440</b>	<b>939.851</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

### Indicadores del Balance Patrimonial Consolidado (en miles de dólares estadounidenses)

	Al 30 de septiembre 2018	Al 31 de diciembre 2017
<b>Total Activos</b>	<b>17.200.917</b>	<b>18.797.972</b>
Total Pasivos	13.616.624	14.530.736
Total Patrimonio*	3.584.293	4.267.236
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>17.200.917</b>	<b>18.797.972</b>
<b>Deuda</b>		
Obligaciones con bancos e inst. financieras corto y largo plazo	5.894.197	6.782.135
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	1.704.743	1.109.505
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	0	0
<b>Deuda Total</b>	<b>7.598.940</b>	<b>7.891.640</b>
Caja y valores negociables	-1.200.386	-1.614.236
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>6.398.554</b>	<b>6.277.404</b>
Más: 7 x arriendos últimos doce meses	3.798.690	4.056.864
<b>Deuda Neta Ajustada</b>	<b>10.197.244</b>	<b>10.334.268</b>

(\*) Nota: incluye interés minoritario

## LATAM Airlines Group S.A.

### Principales Ratios Financieros

	Al 30 de septiembre 2018	Al 31 de diciembre 2017
Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses	11,6%	15,9%
Deuda bruta ajustada (US\$ miles)	11.397.630	11.948.504
Deuda bruta ajustada / EBITDAR (12 meses)	5,2	5,2
Deuda neta ajustada (US\$ miles)	10.197.244	10.334.268
Deuda neta ajustada / EBITDAR (12 meses)	4,6	4,5

Incluyendo el *Revolving Credit Facility*, el Efectivo y equivalente a efectivo como % ingresos últimos 12 meses alcanza 17,4%

**LATAM Airlines Group S.A.**  
**Flota consolidada**

Al 30 de septiembre de 2018			
	Fuera de Balance	En Balance	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Airbus A319-100	9	37	<b>46</b>
Airbus A320-200	36	90	<b>126</b>
Airbus A320- Neo	3	1	<b>4</b>
Airbus A321- 200	19	30	<b>49</b>
Airbus A350-900	2	4	<b>6</b>
Boeing 767-300	2	34	<b>36</b>
Boeing 777-300 ER	6	4	<b>10</b>
Boeing 787-8	4	6	<b>10</b>
Boeing 787-9	10	4	<b>14</b>
<b>TOTAL</b>	<b>91</b>	<b>210</b>	<b>301</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 767-300F	1	8	<b>9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>Arriendos de corto plazo</b>			
Airbus A330-900	2	-	<b>2</b>
Boeing 777-200	2	-	<b>2</b>
<b>TOTAL ARRIENDOS DE CORTO PLAZO</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>TOTAL FLOTA EN OPERACIÓN</b>	<b>96</b>	<b>218</b>	<b>314</b>
<b>Subarriendos</b>			
Airbus A320-200	-	5	<b>5</b>
Airbus A350-900	1	1	<b>2</b>
<b>TOTAL SUBARRIENDOS</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>97</b>	<b>224</b>	<b>321</b>