



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$122,1 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE DE 2008, EXCLUYENDO ÍTEMS EXTRAORDINARIOS

Santiago, Chile, 28 de octubre de 2008 – LAN Airlines S.A. (Bolsa de Comercio de Santiago: LAN / NYSE: LFL) una de las principales líneas aéreas de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al tercer trimestre terminado el 30 de septiembre de 2008. "LAN", o "la Compañía" hace referencia a la entidad consolidada que incluye líneas aéreas de pasajeros y de carga en América Latina. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo a los principios contables generalmente aceptados en Chile y están expresados en dólares de Estados Unidos.

Destacados Tercer Trimestre 2008

- LAN reportó una utilidad neta de US\$122,1 millones para el tercer trimestre de 2008, excluyendo ítems extraordinarios. Esto representa un incremento de 55,0% comparado con la utilidad neta del mismo período de 2007, que ascendió a US\$78,8 millones. Incluyendo los ítems extraordinarios, LAN reportó una utilidad neta del trimestre de US\$ 80,4 millones.
- El resultado neto del tercer trimestre incluye una provisión no operacional de US\$ 50 millones, que se relaciona con la actual investigación global llevada a cabo en EE.UU y la Unión Europea por posibles infracciones a la normativa de libre competencia con relación a la fijación del precio del cargo por combustible y otros cobros, que involucra a un amplio número de aerolíneas internacionales de carga -entre ellas LAN CARGO S.A, filial de carga de LAN- en los mercados de transporte de carga aérea de Europa y EE.UU.
- El resultado operacional del tercer trimestre de 2008 ascendió a US\$135,8 millones, comparado con US\$98,7 millones en el tercer trimestre de 2007, manteniendo el margen operacional de 11,3%. Lo anterior fue a pesar de un mayor precio del combustible, que derivó en mayores costos por US\$168,7 millones durante el trimestre.
- Los ingresos totales para el trimestre ascendieron a US\$1.204,6 millones comparado con US\$874,6 millones en el tercer trimestre de 2007 debido a un 36,1% de incremento en los ingresos de pasajeros y un aumento de 51,4% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 63% y 34% del total de ingresos, respectivamente, en el tercer trimestre de 2008.
- Durante los primeros nueve meses de 2008, la compañía obtuvo una utilidad neta de US\$260,4 millones, excluyendo ítems extraordinarios, en comparación con una utilidad neta de US\$207,5 millones en el mismo período de 2007, registrando un incremento de 25,5%. Incluyendo los ítems extraordinarios, LAN reportó una utilidad neta del período de US\$218,6 millones.
- Continuando con la expansión y renovación de su flota, LAN recibió un nuevo avión de pasajeros Boeing 767-300, tres aeronaves de pasajeros Airbus A318 y un nuevo Airbus A320 de pasajeros durante el tercer trimestre de 2008.
- LAN mantiene una sólida posición financiera, la cual se refleja en el rating internacional BBB otorgado por la clasificadora Fitch. LAN no posee deuda de corto plazo, y su deuda de largo plazo está relacionada con el financiamiento de aeronaves. Al 30 de septiembre de 2008, sólo un 8% de su deuda tiene vencimiento en el corto plazo y la compañía tiene un indicador de 2,4 veces deuda neta / EBITDA de los últimos 12 meses. LAN finalizó el trimestre con una caja y efectivo equivalente de US\$492 millones, lo que representa un 11,2% de los ingresos de los últimos 12

meses. La compañía tiene una exposición limitada a las fluctuaciones de tipo de cambio, debido a que aproximadamente un 84% de sus ingresos están denominados en dólares.

- El 2 de septiembre, LAN inició un nuevo servicio a Toronto, Canadá. La compañía opera 5 veces por semana la ruta Santiago-Nueva York-Toronto y desde este punto retorna también vía Nueva York a Santiago.
- El 15 de septiembre LAN lanzó la nueva clase *Premium Economy* en los Airbus familia A320, especialmente pensada para ofrecer un producto adecuado a las necesidades de los clientes que viajan por negocios dentro de Sudamérica. Esta nueva clase ofrece más espacio en una cabina exclusiva para 12 pasajeros, entre otras ventajas. De esta forma, LAN se convierte en la primera compañía en la región que ofrece este servicio a los clientes que viajan por negocios en vuelos de menos de 5 horas.
- Durante el trimestre, LAN continuó destacándose en el entorno internacional. En agosto de 2008 fue nuevamente elegida la mejor aerolínea de Sudamérica de acuerdo a la reciente entrega de premios mundiales de aerolíneas –World Airline Awards– otorgados por la prestigiosa empresa inglesa de estudios de mercado SkyTrax.

Resultados Tercer Trimestre 2008

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$122,1 millones para el tercer trimestre de 2008, excluyendo ítems extraordinarios. Incluyendo los ítems extraordinarios, la utilidad neta alcanzó a US\$ 80,4 millones. El crecimiento de 37,7% en los ingresos del trimestre representa un gran logro para la compañía dado que sobrepasó significativamente el 12,4% de expansión en la operación, medido por ATK Sistema. El margen operacional de LAN se mantuvo en 11,3% a pesar de los mayores costos del combustible, que representaron US\$168,7 millones de costos adicionales durante el trimestre. Considerando los resultados de la cobertura del precio de combustible obtenida en el tercer trimestre de los años 2008 y 2007 (que son contabilizados como parte del resultado no operacional), el resultado operacional habría ascendido a US\$165 millones en el actual trimestre, un incremento de 55,8% sobre el tercer trimestre de 2007, demostrando la continua habilidad de LAN de operar exitosamente bajo un entorno de altos precios de combustible.

Los ingresos de pasajeros aumentaron en 36,1% debido a un 12,9% de incremento en la capacidad y a un 20,6% de aumento en los ingresos por unidad (medido como ingresos por asiento-kilómetro disponible por kilómetro o RASK). Este último creció debido a un incremento en el factor de ocupación durante el trimestre, de 78,1% a 78,2% en conjunto con un aumento de 20,4% en los *yields* durante el trimestre. Los *yields* aumentaron debido a iniciativas de *revenue management*, incrementos nominales de tarifas y ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI. Durante el tercer trimestre, la compañía administró capacidad para responder al crecimiento en la demanda y las oportunidades de mercado. En consecuencia, la capacidad creció significativamente en todos los mercados domésticos, especialmente en Perú y Argentina, así como también con los destinos regionales y de largo alcance.

Durante el tercer trimestre de 2008, los ingresos de carga aumentaron 51,4% debido a un incremento de un 17,0% en la capacidad y un aumento en los ingresos por unidad de un 29,4% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad aumentó principalmente por un incremento en los *yields* de 34,1%, que más que compensaron una disminución de 2,6 puntos porcentuales en el factor de ocupación, de 73,7% a 71,1%. Los *yields* aumentaron significativamente durante el trimestre como resultado de la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* en las rutas hacia la región, así como también por ajustes al cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional de petróleo WTI. La estrategia de LAN en el negocio de carga, que continúa logrando importantes mejoras en su

rentabilidad, busca racionalizar su expansión en la capacidad, enfocándose en las rutas más rentables. Con el objetivo de preparar los mercados ante el inicio de la operación en Colombia, como también ante la llegada de la nueva flota de aviones cargueros Boeing 777 durante el primer semestre de 2009, LAN ha incrementado su capacidad ACMI (arriendo de avión, tripulación, mantenimiento y seguros). Esta tendencia debería continuar para el resto del año 2008.

Los costos operacionales aumentaron 37,7% comparado con el tercer trimestre de 2007, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses) se incrementaron en un 25,7%. Mayores precios del combustible generaron costos adicionales de combustible por US\$168,7 millones para el trimestre. Excluyendo el combustible, los costos unitarios crecieron 8,5%, principalmente debido a una mayor proporción de uso de capacidad ACMI y al incremento en las operaciones.

Durante el tercer trimestre de 2008, LAN registró una pérdida no operacional de US\$40,5 millones comparado con una pérdida no operacional de US\$4,5 millones en el tercer trimestre de 2007. Esta pérdida incluye una provisión de US\$50 millones que tiene relación con la actual investigación global llevada a cabo en EE.UU y la Unión Europea y que involucra a un amplio número de aerolíneas internacionales de carga -entre ellas LAN CARGO S.A, filial de carga de LAN- en los mercados de transporte de carga aérea de Europa y EE.UU. En el tercer trimestre de 2008, el gasto financiero se incrementó desde US\$18,8 millones a US\$25,1 millones producto de una mayor deuda relacionada con el financiamiento de la flota, mientras que los ingresos financieros aumentaron de US\$6,2 millones a US\$9,0 millones. Adicionalmente, la compañía registró una ganancia de US\$29,2 millones por cobertura del precio de combustible en el tercer trimestre de 2008, comparado con una ganancia de US\$7,2 millones en el tercer trimestre de 2007. LAN ha cubierto aproximadamente un 55% de sus requerimientos de combustible para el cuarto trimestre de 2008. Para el 2009, LAN tiene cubierto un 30% del consumo estimado del primer trimestre, 40% para el segundo y un 20% para el resto del año. Para el 2010, LAN tiene cubierto un 10% del consumo estimado del primer trimestre.

LAN continúa manteniendo una sólida posición financiera, con amplia liquidez y una sana estructura de financiamiento, lo cual se ve reflejado en el rating BBB internacional que le asignó la clasificadora Fitch. Al cierre del trimestre LAN contaba con US\$ 492 millones en efectivo, efectivo equivalente y líneas de crédito comprometidas, lo que representa un 11,2% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Adicionalmente, LAN no posee deuda de corto plazo y la deuda de largo plazo de la compañía corresponde exclusivamente a créditos para el financiamiento de aviones que tienen perfiles de pago de 12-18 años a tasas de interés muy competitivas. La compañía posee una exposición limitada a la fluctuación del tipo de cambio, en vista de que aproximadamente un 84% de sus ingresos están denominados en dólares norteamericanos.

Durante el trimestre, LAN continuó con su programa para reconfigurar toda su flota de largo alcance de pasajeros con la nueva *Premium Business* y renovada clase Económica. Al 30 de septiembre de 2008, 22 de los 24 Boeing 767-300 de pasajeros de LAN contaban con esta nueva reconfiguración. El programa de reconfiguración de las cabinas de los Boeing 767-300 debería estar finalizado a fines de 2008, mientras que la reconfiguración de los aviones Airbus A340 comenzó en octubre de 2008 y se espera que finalice durante el primer trimestre de 2009.

Los positivos resultados y un sólido balance han permitido a LAN continuar avanzando en sus iniciativas de largo plazo. Estos planes, que involucran todos los niveles y unidades de negocios, están orientados a mejorar la posición estratégica de LAN permitiendo a la compañía aprovechar oportunidades, fortalecer su posición de mercado y aumentar su competitividad.

Cálculo EBITDAR (1)

A continuación se presenta un cálculo del EBITDA de LAN (ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) y EBITDAR (ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y renta de aviones), los que son considerados como indicadores útiles de desempeño operacional por la compañía.

EBITDAR (in US\$ millions)

	3Q08	3Q07	%Chg	Sep08	Sep07	%Chg
Revenues	1.204,6	874,6	37,7%	3.354,9	2.478,8	35,3%
Operating Expenses	(1.068,8)	(775,9)	37,7%	(3.051,1)	(2.197,3)	38,9%
Operating Income	135,8	98,7	37,6%	303,8	281,5	7,9%
Depreciation and Amortization	44,1	39,6	11,2%	130,7	111,5	17,2%
EBITDA	179,9	138,3	30,1%	434,6	393,0	10,6%
EBITDA Margin	14,9%	15,8%		13,0%	15,9%	
Aircraft Rentals	37,2	40,0	-7,1%	114,0	116,2	-1,9%
EBITDAR	217,1	178,3	21,7%	548,6	509,2	7,7%
EBITDAR Margin	18,0%	20,4%		16,4%	20,5%	

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas contables y no deben ser consideradas aisladamente como sustitutos para la utilidad neta calculada de acuerdo a los principios generalmente aceptados en Chile. Adicionalmente, estos cálculos pueden no ser comparables a cálculos similares realizados por otras compañías.

Eventos Recientes**Plan de Flota**

Durante el trimestre, la compañía continuó con la expansión de su flota. En el tercer trimestre de 2008, LAN recibió tres aviones Airbus A318 y un Airbus A320 destinados a las operaciones domésticas y regionales de corto alcance, en conjunto con un avión de pasajeros Boeing 767-300 de largo alcance.

El completo plan de flota y los costos de capital asociados se muestra en la siguiente tabla:

Año Finalizado en	2008	2009	2010	2011
FLOTA PASAJEROS				
A320/A319/A318	50	53	59	68
B767-300 ER	25	26	28	28
A340-300	5	5	5	5
TOTAL FLOTA PASAJEROS	80	84	92	101
FLOTA CARGA				
767-300 F	9	9	9	9
777-300 F	-	2	2	3
TOTAL FLOTA CARGA	9	11	11	12
TOTAL FLOTA	89	95	103	113
Total Capex US\$ millones	753	273	422	521

Investigación en negocio de Carga

En febrero de 2006, la Comisión Europea inició, en conjunto con el Departamento de Justicia de EE.UU, una investigación global a un amplio número de aerolíneas internacionales de carga -entre ellas LAN CARGO S.A, filial de carga de LAN- por posibles infracciones a la normativa de libre competencia con relación a la fijación de precio del cargo por combustible y otros cobros en los mercados de carga aérea de Europa y Estados Unidos.

El 26 de diciembre de 2007, la autoridad de Competencia de Europa notificó a LAN Cargo S.A. y a LAN del inicio de un procedimiento en contra de 25 aerolíneas de carga, entre ellas LAN CARGO S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el negocio de transporte de carga aérea. Dada la actual etapa del procedimiento, no es posible anticipar el resultado, aunque se espera que sea un proceso judicial prolongado.

El Departamento de Justicia de Estados Unidos ha anunciado durante los últimos 12 meses, que British Airways, Korean Air, Qantas, Japan Airlines, Air France - KLM, Cathay Pacific, Martinair/Tampa y SAS, han llegado a un acuerdo para declararse culpables y pagar multas que totalizan US\$ 1.300 Millones por incurrir en prácticas que trasgreden las regulaciones de competencia de ese país.

LAN CARGO ha decidido registrar una provisión de US\$50 millones en el ítem otros Egresos No-Operacionales del tercer trimestre de 2008 para reflejar una potencial contingencia que pudiera surgir de las investigaciones antes mencionadas. Esta reserva reemplaza a cualquier provisión realizada anteriormente por LAN que tenga relación con estos procedimientos. Con ello, el monto total provisionado por la compañía es ahora US\$75 millones. Esta reserva es una estimación prudencial bajo políticas de contabilidad por futuras contingencias relacionadas con estas investigaciones.

LAN ha cooperado permanentemente con la Comisión Europea, el Departamento de Justicia de EE.UU y con autoridades reguladoras de otras jurisdicciones relacionadas con estas investigaciones y procesos. La compañía mantiene su permanente compromiso de cumplir estrictamente con las leyes de competencia y regulaciones de todas las jurisdicciones donde LAN opera.

Perspectiva

El rendimiento operacional de LAN durante los primeros nueve meses de 2008 proporciona una sólida base para el crecimiento y rentabilidad de largo plazo de la compañía. Como consecuencia, LAN está en posición de planificar una expansión de capacidad en respuesta a las oportunidades de crecimiento, a la vez que aprovecha oportunidades para mejorar su rendimiento en costos. Estos elementos combinados permitirán a la compañía consolidar su posición como la aerolínea internacional líder de América Latina.

La compañía ha revisado sus proyecciones y ahora espera un crecimiento en los ASK de pasajeros de aproximadamente un 12% en 2008, en vez del crecimiento anteriormente esperado de 14-16%. Adicionalmente, LAN proyecta que el crecimiento de ASK en 2009 sea de aproximadamente un 10%.

Durante el 2008, el crecimiento del negocio de carga se ha debido principalmente a la capacidad generada por el espacio en las bodegas de los aviones de pasajeros, así como también a arriendos adicionales de modalidad ACMI durante el año, en preparación a la llegada de dos aviones cargueros Boeing 777 durante el primer semestre de 2009 y el inicio de la operación de la nueva filial de LAN CARGO en Colombia. La compañía ha revisado sus proyecciones y ahora espera un crecimiento en los ATK's de carga de 15% en 2008, y un crecimiento en los ATK's de carga de aproximadamente 8% en 2009.

En el año 2008, LAN recibirá un total de 18 aviones, y en 2009, la Compañía espera la llegada de cinco aeronaves de pasajeros y de las primeras dos aeronaves Boeing 777 de carga.

Resultados Consolidados para el Tercer Trimestre

En el tercer trimestre de 2008 la compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$122,1 millones, excluyendo ítems extraordinarios, en comparación con una utilidad neta de US\$78,8 millones para el mismo período de 2007, registrando un crecimiento de 55,0%. Incluyendo los ítems extraordinarios, LAN reportó una utilidad neta del trimestre de US\$80,4 millones. Excluyendo los ítems extraordinarios, el **margen neto** para el trimestre aumentó de 9,0% en 2007 a 10,1% en 2008.

El resultado operacional ascendió a US\$135,8 millones en el tercer trimestre de 2008, comparado con US\$98,7 millones en el tercer trimestre de 2007. **El margen operacional** para el trimestre se mantuvo inalterado en 11,3%

Los ingresos operacionales aumentaron un 37,7% en comparación con el tercer trimestre de 2007 alcanzando US\$1.204,6 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 36,1% en los **ingresos de pasajeros** a US\$761,0 millones,
- un aumento de 51,4% en los **ingresos de carga** a US\$412,3 millones, y
- una disminución de 27,7% en **otros ingresos** a US\$31,3 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 63% y 34% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 36,1% durante el trimestre, producto de un aumento de 13,0% en el tráfico y un aumento de 20,4% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 78,1% a 78,2% debido a que el crecimiento del tráfico superó el incremento de 12,9% en la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 20,6%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 6,8% en el tráfico internacional, además de un aumento de 33,9% que presentó el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas en Chile, Argentina y Perú). El tráfico internacional representó un 73% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* aumentó 20,4%, principalmente como resultado de mejores iniciativas de *revenue management* y a ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI.

Los **ingresos de carga** aumentaron un 51,4% en el trimestre, producto de un incremento de 12,9% en el tráfico y un 34,1% de incremento en los *yields*. Los *yields* aumentaron significativamente durante el trimestre como resultado de la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* en las rutas *southbound* que derivaron en aumentos de las tarifas nominales, y a ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI. La capacidad aumentó 17,0% durante el trimestre. Como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 73,7% a 71,2%, dado que el crecimiento en los volúmenes de algunos mercados de exportación *northbound* se vieron negativamente afectados por monedas locales más fuertes y mayores precios del combustible. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 29,4% con respecto al tercer trimestre de 2007.

Otros ingresos disminuyeron 27,7% principalmente debido a que los mayores ingresos provenientes de *courier* y arriendo de aviones fueron más que compensados por menores ingresos provenientes de una menor venta a bordo y ventas de paquetes turísticos. Adicionalmente, la línea de Otros Ingresos del tercer trimestre de 2007 incluía una compensación por US\$7,4 millones recibida por Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318.

Los **costos operacionales** aumentaron 37,7% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron un 25,7% en comparación con el segundo trimestre de 2007. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron costos adicionales por combustible por US\$168,7 millones. El costo unitario ex *fuel* aumentó 8,5%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 23,4%, debido principalmente a una mayor inflación, ya que los salarios fueron reajustados en forma semianual en el mes de julio. Adicionalmente, LAN tuvo un incremento en la dotación en línea con la expansión de las operaciones de la compañía.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 84,2% debido a un incremento de 11,5% en el consumo y un 65,2% de aumento en los precios, y una mayor proporción de uso de flota ACMI, que es menos eficiente en el uso de combustible. Lo anterior fue parcialmente compensado por el uso de flota más nueva que es más eficiente en el consumo de combustible.
- Las **comisiones a agentes** aumentaron 30,3%, debido principalmente al aumento de 41,1% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, que fue compensado por una reducción de 0,9 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros en Chile y el negocio de carga en general.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 11,2% principalmente debido a la incorporación de cinco nuevos aviones Boeing 767, cuatro Airbus A320 y once aeronaves Airbus A318, lo cual fue parcialmente compensado por el retiro de la flota Boeing 737-200.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 36,9%, principalmente debido al impacto que produjo el incremento de las operaciones en el gasto de tasas de aterrizaje y gastos de *handling* y al incremento de uso de aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga de la compañía.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 15,8%, debido principalmente al incremento de 21,6% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 7,1% debido al decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados producto del retiro de la flota Boeing 737-200.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 7,6%, dado que el costo adicional resultante de un incremento en la utilización de la flota y al escalamiento en los contratos de mantenimiento, fue más que compensado por una menor provisión de mantenimiento producto del retiro de la flota de aviones Boeing 737-200 y una mayor proporción de aviones nuevos.
- Otros **gastos operacionales** aumentaron 4,5% debido al aumento de la operación, que derivó en un aumento en los costos de venta y distribución, en conjunto con mayores costos de marketing y en los costos relacionados con el programa de viajero frecuente LANPASS. Esto fue en parte compensado con un menor costo relacionado a la venta a bordo como resultado de la externalización de la administración de las ventas duty free, como también por mayores eficiencias en el manejo de costos de gastos generales, incluyendo IT.

A **nivel no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$40,5 millones en el tercer trimestre de 2008, comparado con una pérdida de US\$4,5 millones en el tercer trimestre de 2007.

- los **ingresos financieros** aumentaron 47,0%.
- Los **costos financieros** aumentaron 33,5% debido al incremento de la deuda de largo plazo promedio relacionado con el financiamiento de la flota.
- En el ítem **Misceláneos**, la compañía registró una pérdida de US\$24,5 millones en comparación con una ganancia de US\$8,1 millones en el tercer trimestre de 2007. En el tercer trimestre de 2008, LAN registró una ganancia por cobertura de combustible de US\$29,2 millones (comparado con una ganancia de US\$7,2 millones en el tercer trimestre de 2007) así como también una pérdida de US\$4,2 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$1,1 millones en el tercer trimestre de 2007). Adicionalmente, este resultado para el tercer trimestre incluye una provisión de US\$50

millones que tiene relación con la actual investigación global llevada a cabo en EE.UU y la Unión Europea y que involucra a un amplio número de aerolíneas internacionales de carga - entre ellas LAN Cargo S.A, filial de carga de LAN- por posibles acciones de fijación de precio de cargo por combustible y otros cobros en los mercados de transporte de carga aérea de Europa y EEUU.

Resultados Consolidados para los primeros nueve meses de 2008

Para los primeros nueve meses de 2008, la compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$260,4 millones, excluyendo ítems extraordinarios, en comparación con una utilidad neta de US\$207,5 millones en el mismo período de 2007, registrando un incremento de 25,5%. Excluyendo ítems extraordinarios, el **margen neto** disminuyó de 8,4% en 2007 a 7,8% en 2008. Incluyendo los ítems extraordinarios, LAN reportó una utilidad neta del período de US\$218,6 millones.

|

El **resultado operacional** en los primeros nueve meses de 2008 fue de US\$303,8 millones en comparación con US\$281,5 millones de los primeros nueve meses de 2007. El **margen operacional** para el período disminuyó de 11,4% a 9,1%

Los **ingresos operacionales** aumentaron 35,3% en comparación con el mismo período de 2007, alcanzando US\$ 3.355 Millones. Esto reflejó:

- un aumento de 33,7% en los ingresos de pasajeros a US\$2.078,4 millones,
- un aumento de 44,5% en los ingresos de carga a US\$1.163,5 millones, y
- una caída de 5,0% en otros ingresos, que sumaron US\$113,1 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 62% y 35% del total de ingresos de los primeros nueve meses de 2008.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 13,0% en el tráfico junto con un aumento de 18,3% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 75,8% a 76,9% debido a que el aumento del tráfico superó el alza de 11,3% de la capacidad. Los ingresos por ASK aumentaron 20,1%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 7,9% en el tráfico internacional y a un aumento de 30,4% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas en Chile, Argentina y Perú). El tráfico internacional representó un 74% del total del tráfico del período. El *yield* aumentó debido a incrementos nominales, así como ajustes del cargo por combustible de acuerdo al alza del precio internacional del petróleo WTI y el impacto del fortalecimiento del peso chileno en las tarifas del mercado doméstico.

Los **ingresos de carga** crecieron 44,5%, debido a un aumento de 11,8% en el tráfico y un incremento de 29,3% en los *yields*, medido en RTK. Los *yields* aumentaron principalmente por la continua implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* en las rutas hacia la región, una exitosa temporada de semillas así como ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI. La capacidad de carga aumentó 15,1%. Como resultado, los factores de ocupación disminuyeron de 73,9% a 71,8%, debido a que el crecimiento en el volumen de algunos mercados de exportación *northbound* fueron negativamente afectados por monedas locales más apreciadas y un mayor precio del combustible. Los ingresos medidos en ATK aumentaron 25,6% comparados con los primeros nueve meses de 2007.

Otros ingresos disminuyeron un 5,0%, debido a que el aumento de ingresos provenientes del arriendo de aviones y de los servicios de logística y *courier* fueron más que compensados por una disminución en ventas a bordo y menores ingresos por ventas de programas turísticos. Adicionalmente, en los primeros nueve meses de 2007, la línea de Otros Ingresos incluye una

compensación por US\$7,4 millones recibida por Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318

Los **costos operacionales** aumentaron 38,9% en los primeros nueve meses de 2008 comparado con el mismo periodo en 2007 mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 10,0%. Como consecuencia de esto, los costos por unidad (ATK) aumentaron 28,2%. Mayores precios del combustible generaron costos adicionales por US\$440,4 millones. Excluyendo el combustible, los costos por unidad aumentaron 12,9%. Las variaciones por ítem se debieron a:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron 32,4% debido principalmente al impacto en los salarios denominados en monedas locales por la apreciación de estas últimas y una mayor inflación, así como también a un incremento en la dotación en línea con la expansión de las operaciones de la Compañía.
- Los **gastos por combustible** crecieron 80,2% debido a un alza de 10,9% en el consumo, un aumento de 62,5% en los precios y una mayor proporción de uso de capacidad ACMI, que es menos eficiente en el uso de combustible. Esto fue parcialmente compensado por el uso de flota más nueva que es más eficiente en el consumo de combustible.
- Las **comisiones a agentes** aumentaron 26,7%, principalmente debido al aumento de 37,4% en los ingresos combinados de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes disminuyeron 1,0 punto porcentual. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de carga, así como menores comisiones en el negocio de pasajeros en Chile.
- El ítem **depreciación y amortización** se incrementó en un 17,2% principalmente debido a la incorporación de cinco nuevos aviones Boeing 767-300, cuatro nuevos aviones Airbus A320 y once Airbus A318, lo cual fue parcialmente compensado por el retiro de la flota Boeing 737-200.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 27,8%, principalmente debido al impacto que tuvo el incremento de las operaciones sobre el gasto en tasas de aterrizaje y gastos de handling, así como el uso de un mayor número de aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 20,4%, debido principalmente al incremento de 18,6% en el número de pasajeros transportados, así como también a mayores costos asociados por compensaciones a pasajeros.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 1,9% debido a que el decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados sobrepasó el aumento de gasto por mayores tasas promedio de arriendo.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 1,0% dado que el costo adicional resultante de un incremento en la utilización de la flota y debido al escalamiento en los contratos de mantenimiento, lo que se vió compensado por una menor provisión de mantenimiento resultante del retiro de la flota de aviones Boeing 737-200.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 20,7% debido al aumento de la operación, el cual derivó en un aumento en los costos de venta y distribución, en conjunto con mayores costos de marketing y en los costos relacionados con el programa de viajero frecuente de la Compañía, "LanPass", y a mayores comisiones por tarjetas de crédito debido a una mayor penetración de las ventas a través de Internet.

A nivel **no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$44,9 millones en los primeros nueve meses de 2008 comparado con una pérdida de US\$35,2 millones para el mismo período de 2007.

- Los **ingresos por intereses** aumentaron 14,0%.
- Los **costos financieros** aumentaron 20,9% debido al incremento de la deuda de largo plazo promedio relacionado con el financiamiento de la flota.

- En el **ítem Misceláneos**, la Compañía registró una ganancia de US\$8,6 millones en comparación con la ganancia de US\$8,3 millones en 2007. En los primeros nueve meses de 2008 se incluye una ganancia de US\$59,9 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$7,4 millones en 2007) así como también una pérdida de US\$3,3 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$6,3 millones en 2007). Adicionalmente, este resultado incluye una provisión de US\$ 50 millones que tiene relación con la actual investigación global llevada a cabo en EE.UU y la Unión Europea y que involucra a un amplio número de aerolíneas internacionales de carga -entre ellas LAN Cargo S.A, filial de carga de LAN- por posibles acciones de fijación de precio de cargo por combustible y otros cobros en los mercados de transporte de carga aérea de Europa y EEUU..

Acerca de LAN

LAN Airlines es una de las aerolíneas líderes de Latinoamérica en el transporte de pasajeros y carga. La compañía sirve alrededor de 60 destinos en el mundo a través de una extensa red que ofrece amplia conectividad dentro de la región uniendo, a su vez, Latinoamérica con Estados Unidos, Europa y el Pacífico Sur. A través de diversos acuerdos de códigos compartidos, LAN sirve adicionalmente otros 58 puntos internacionales. LAN Airlines y sus filiales lideran los mercados domésticos de Chile y Perú, además de tener una importante presencia en las rutas nacionales de Argentina.

Actualmente LAN Airlines opera 75 aviones de pasajeros y su filial LAN CARGO opera 9 aeronaves de carga. Posee una de las flotas más modernas del mundo y recientemente culminó su proceso de renovación de aviones de corto alcance con nuevos Airbus familia A320, lo que ha significado mayor eficiencia y una significativa reducción de las emisiones de CO₂, reflejando así su importante compromiso con la protección del medio ambiente.

LAN es una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como *Investment Grade (BBB)*. Sus estándares internacionales de calidad le han valido ser miembro de **oneworld™**, la alianza global de aerolíneas que reúne a las mejores compañías a nivel mundial. Para más información visite www.lan.com o www.oneworldalliance.com".

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

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre,			Para los primeros nueve meses terminados e 30 de septiembre,		
	2008	2007	Var. %	2008	2007	Var. %
INGRESOS						
Pasajeros	761.010	558.990	36,1%	2.078.353	1.554.833	33,7%
Carga	412.340	272.353	51,4%	1.163.464	804.911	44,5%
Otros	31.281	43.277	-27,7%	113.118	119.086	-5,0%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1.204.631	874.620	37,7%	3.354.935	2.478.830	35,3%
COSTOS						
Remuneraciones	(154.880)	(125.544)	23,4%	(462.645)	(349.408)	32,4%
Combustible	(427.488)	(232.095)	84,2%	(1.145.552)	(635.887)	80,2%
Comisiones	(128.326)	(98.450)	30,3%	(364.358)	(287.573)	26,7%
Depreciación y Amortización	(44.059)	(39.629)	11,2%	(130.717)	(111.543)	17,2%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(120.301)	(87.867)	36,9%	(335.013)	(262.103)	27,8%
Servicio a Pasajeros	(22.276)	(19.233)	15,8%	(63.460)	(52.726)	20,4%
Arriendo de Aviones	(37.182)	(40.021)	-7,1%	(114.042)	(116.204)	-1,9%
Mantenimiento	(36.269)	(39.264)	-7,6%	(116.985)	(118.110)	-1,0%
Otros Costos Operacionales	(98.024)	(93.840)	4,5%	(318.318)	(263.789)	20,7%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(1.068.805)	(775.943)	37,7%	(3.051.090)	(2.197.343)	38,9%
RESULTADO OPERACIONAL	135.826	98.677	37,6%	303.845	281.487	7,9%
<i>Margen Operacional</i>	<i>11,3%</i>	<i>11,3%</i>	<i>0,0 pp,</i>	<i>9,1%</i>	<i>11,4%</i>	<i>- 2,3 pp,</i>
INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES						
Ingresos Financieros	9.044	6.152	47,0%	14.318	12.560	14,0%
Gastos Financieros	(25.064)	(18.773)	33,5%	(67.810)	(56.090)	20,9%
Misceláneos-Neto	(24.522)	8.109	-402,4%	8.566	8.306	3,1%
RESULTADO NO OPERACIONAL	(40.542)	(4.512)	798,5%	(44.926)	(35.224)	27,5%
RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO	95.284	94.165	1,2%	258.919	246.263	5,1%
Interés Minoritario	446	163	173,6%	1.356	1.761	-23,0%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	95.730	94.328	1,5%	260.275	248.024	4,9%
Impuestos	(15.357)	(15.544)	-1,2%	(41.639)	(40.521)	2,8%
UTILIDAD NETA	80.373	78.784	2,0%	218.636	207.503	5,4%
<i>Margen Neto</i>	<i>6,7%</i>	<i>9,0%</i>	<i>- 2,3 pp,</i>	<i>6,5%</i>	<i>8,4%</i>	<i>- 1,9 pp,</i>
UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS	122.123	78.784	55,0%	260.386	207.503	25,5%
<i>Margen Neto</i>	<i>10,1%</i>	<i>9,0%</i>	<i>1,1</i>	<i>7,8%</i>	<i>8,4%</i>	<i>-0,6</i>
Total de Acciones	338.790.909	338.790.909	0,0%	338.790.909	338.790.909	0,0%
Utilidad Neta por Acción	0,24	0,23	2,0%	0,65	0,61	5,4%
Utilidad Neta por Acción (excluyendo items extraordinarios)	0,36	0,23	55,0%	0,77	0,61	25,5%

**LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales**

Estadísticas Operacionales	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre,			Para los primeros seis meses terminados e 30 de septiembre,		
	2008	2007	Var. %	2008	2007	Var. %
Sistema						
ATKs (millones)	1.935,1	1.721,1	12,4%	5.671,0	5.155,3	10,0%
ASKs (millones)	9.009,0	7.982,2	12,9%	25.842,7	23.227,1	11,3%
RTKs (millones)	1.357,0	1.201,3	13,0%	3.966,1	3.531,5	12,3%
RPKs (millones)	7.042,8	6.230,5	13,0%	19.879,1	17.597,9	13,0%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	70,1%	69,8%	0,3 pp,	69,9%	68,5%	1,4 pp,
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	63,0%	62,6%	0,4 pp,	64,5%	61,6%	2,9 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	86,5	69,2	24,9%	81,7	66,8	22,3%
Ingresos por ATK (US Centavos)	60,6	48,3	25,5%	57,2	45,8	24,9%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	54,4	43,3	25,7%	52,8	41,2	28,2%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	112,3	100,7	11,5%	329,7	297,3	10,9%
Pasajeros						
ASKs (millones)	9.009,0	7.982,2	12,9%	25.842,7	23.227,1	11,3%
RPKs (millones)	7.042,8	6.230,5	13,0%	19.879,1	17.597,9	13,0%
RTKs (millones)	633,9	560,7	13,0%	1.789,1	1.583,8	13,0%
Pasajeros Transportados (miles)	3.508,7	2.886,4	21,6%	9.542,2	8.043,6	18,6%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	78,2%	78,1%	0,1 pp,	76,9%	75,8%	1,2 pp,
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	10,8	9,0	20,4%	10,45	8,84	18,3%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	120,1	99,7	20,4%	116,2	98,2	18,3%
Ingresos/ASK (US Centavos)	8,4	7,0	20,6%	8,0	6,7	20,1%
Carga						
ATKs (miles)	1.016,5	868,9	17,0%	3.031,7	2.634,4	15,1%
RTKs (miles)	723,2	640,6	12,9%	2.177,0	1.947,7	11,8%
Toneladas Transportadas (miles)	165,7	144,8	14,4%	489,2	438,1	11,7%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	71,1%	73,7%	-2,6 pp,	71,8%	73,9%	-2,1 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	57,0	42,5	34,1%	53,4	41,3	29,3%
Ingresos/ATK (US Centavos)	40,6	31,3	29,4%	38,4	30,6	25,6%

**LAN Airlines S.A.
Flota Consolidada**

Al 30 de septiembre de 2008

	Arrendados	Propios	Total
Pasajeros			
Boeing 737-200	0	0	0
Airbus A318-100	0	13	13
Airbus A319-100	5	10	15
Airbus A320-200	11	8	19
Boeing 767-300	11	13	24
Airbus A340-300	5	0	5
TOTAL	32	44	76
Carga*			
Boeing 737-200C	0	0	0
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	1	8	9
TOTAL FLOTA	33	52	85

*Durante el segundo trimestre, LAN operó entre un y dos aviones Boeing 747 carguero bajo arriendos en modalidad ACMI

Nota: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico y cuatro aviones Boeing 737 arrendados a Sky Services S.A.

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre,		Para los primeros nueve meses terminados e 30 de septiembre,	
	2008	2007	2008	2007
Recaudación de deudores por venta	1.353.643	1.573.722	3.907.035	3.012.807
Ingresos financieros percibidos	1.348	5.100	5.537	10.258
Otros ingresos percibidos	55.404	10.403	98.564	17.893
Pago a proveedores y personal	(1.182.418)	(1.434.935)	(3.409.166)	(2.564.746)
Intereses pagados	(23.108)	(18.477)	(64.715)	(55.238)
Impuesto a la renta pagado	(4.720)	(3.241)	(19.047)	(11.427)
Otros gastos pagados	(28.423)	(1.857)	(40.381)	(7.933)
IVA y otros similares pagados	(20.432)	(9.264)	(57.899)	(28.712)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN	151.294	121.451	419.928	372.902
Colocación de acciones de pago	-	-	-	319.141
Obtención de préstamos	177.480	38.829	487.074	280.640
Otros desembolsos por financiamiento	(3.234)	(3.018)	(9.536)	(8.900)
Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas	-	-	-	-
Pago de dividendos	(96.781)	(90.058)	(222.871)	(210.868)
Pago de préstamos	(27.142)	(17.277)	(72.510)	(180.433)
Otros	-	(251)	-	(2.641)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	50.323	(71.775)	182.157	196.939
Incorporación de activos fijos	(216.177)	(97.179)	(640.275)	(402.205)
Ventas de activo fijo	1.332	27	6.526	146
Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones	6.348	9.149	16.127	14.575
Inversiones permanentes	-	-	-	-
Inversiones en instrumentos financieros	(2.607)	(12.958)	(2.607)	(12.958)
Otros	(3.437)	-	(8.364)	(2.291)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(214.541)	(100.961)	(628.593)	(402.733)
Flujo Neto Total del Período	(12.924)	(51.285)	(26.508)	167.108
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	(1.076)	9	(913)	(78)
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	(14.000)	(51.276)	(27.421)	167.030
Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente	432.194	417.802	445.615	199.496
Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente	418.194	366.526	418.194	366.526

Nota: La Compañía considera todos sus inversiones de corto plazo en valores de alta liquidez con maduración igual o inferior a tres meses, como efectivo equivalente para propósito del estado financiero de flujo de caja. Valores con una maduración mayor de tres meses no son considerados como efectivo equivalente, los que ascendieron a un valor de US\$22,4 millones al 30 de septiembre de 2007 y US\$15,0 millones al 30 de septiembre de 2008.

LAN Airlines S.A.**Balance Consolidado (en miles de US\$)**

	Al 30 de septiembre de,	
	2008	2007
ACTIVOS		
ACTIVOS CIRCULANTES		
Disponibles	13.037	8.784
Depósitos a Plazo	341.058	300.349
Valores Negociables	79.112	79.818
Documentos y Cuentas por Cobrar	504.886	446.319
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	1.473	8.422
Inventarios	69.056	58.163
Impuestos por Recuperar	93.357	49.761
Gastos Pagados por Anticipado	18.129	18.232
Impuestos Diferidos	6.894	9.142
Otros activos circulantes	67.180	16.110
Total Activos Circulantes	1.194.182	995.100
ACTIVO FIJO (neto)		
Aviones	2.529.638	1.728.369
Otros	321.332	239.382
Total Activo Fijo	2.850.970	1.967.751
OTROS ACTIVOS		
Inversiones	1.868	3.265
Menor Valor Inversiones	33.213	36.794
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	251	0
Deudores a Largo Plazo	11.425	5.617
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	311.106	390.767
Total Otros Activos	357.863	436.443
Total Activos	4.403.015	3.399.294
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS CIRCULANTES		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	0	0
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto Plazo	136.623	83.324
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	72.947	74.021
Dividendos por Pagar	261	174
Cuentas por Pagar	356.531	276.401
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	180	128
Acreedores Varios	0	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	386.739	271.775
Otros Pasivos Circulantes	197.995	169.370
Total Pasivos Circulantes	1.151.276	875.193
PASIVOS A LARGO PLAZO		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	1.564.414	1.024.156
Acreedores Varios	0	0
Provisiones	147.253	60.908
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	0	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	31.764	15.557
Impuestos Diferidos	205.688	154.546
Obligaciones por Leasing de Capital	192.899	247.129
Otros Pasivos a Largo Plazo	1.190	10.928
Total Pasivos a Largo Plazo	2.143.208	1.513.224
INTERÉS MINORITARIO	3.374	3.719
PATRIMONIO		
Capital Pagado	453.444	453.444
Reservas	1.031	-21
Dividendos Provisorios	-96.786	-90.105
Utilidades Acumuladas	747.468	643.840
Total Patrimonio	1.105.157	1.007.158
Total Pasivos y Patrimonio	4.403.015	3.399.294