



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$60,6 MILLONES PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2010

Santiago, Chile, 27 de Julio de 2010 – 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 segundo trimestre terminado el 30 de junio de 2010. "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 las Normas Internacionales de Información Financiera y están expresadas en dólares de Estados Unidos.

Destacados

- Para el segundo trimestre de 2010, LAN reportó una utilidad neta de US\$60,6 millones, comparado con una utilidad de US\$4,2 millones en el mismo periodo de 2009, lo que refleja una fuerte recuperación tanto en el negocio de carga como en el de pasajeros.
- El resultado operacional del segundo trimestre de 2010 ascendió a US\$112,6 millones, lo que representa un importante crecimiento comparado con los US\$34,9 millones alcanzados durante el segundo trimestre de 2009. El margen operacional alcanzó un 10,9%, un alza de 6,4 puntos porcentuales comparado con el 4,4% alcanzado durante el mismo período de 2009. El resultado operacional del segundo trimestre de 2009 incluye una pérdida por coberturas de combustible de US\$ 52,6 millones, mientras que durante el segundo trimestre de 2010 se registró una ganancia de US\$1,3 millones por este concepto.
- Durante el trimestre, los ingresos consolidados de LAN alcanzaron US\$ 1.033,6 millones, comparado con los US\$ 785,1 millones obtenidos en el mismo período de 2009, debido a un crecimiento de 24,5% en los ingresos de pasajeros y un crecimiento de 60,3% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 66% y 31% del total de los ingresos del trimestre.
- En julio de 2010, la Compañía suscribió un acuerdo para la adquisición de 50 nuevas aeronaves Airbus familia A320 de corto alcance, que se incorporarán gradualmente entre 2012 y 2016. Los nuevos aviones operarán vuelos en rutas regionales y domésticas en Latinoamérica. Con respecto a la flota de largo alcance, en julio la Compañía firmó un acuerdo para adelantar la recepción de dos Boeing 787-8 los cuales serán incorporados en 2012, siendo un total de 5 aeronaves de este tipo las que se integrarán ese año. Este acuerdo es adicional al anunciado en marzo, mediante el cual se anticipará la incorporación de 10 aviones *Dreamliner* 787-8 recibiendo las primeras aeronaves de este tipo en 2011. De esta forma, LAN será la primera aerolínea del hemisferio occidental en incorporar el avión más moderno del mundo.
- En mayo de 2010 la Compañía firmó un acuerdo con la aerolínea colombiana Aeroasis S.A. mediante el cual LAN la proveerá apoyo técnico y servicios de consultoría en el proceso de obtención de los permisos de operación otorgados por la autoridad de aviación civil colombiana (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), dentro de los plazos establecidos.
- En línea con la expansión de su negocio de pasajeros, la Compañía anunció que iniciará operaciones a nuevos destinos. En rutas de corto alcance, a partir del mes de agosto, LAN Perú operará 3 frecuencias semanales entre Lima y Brasilia, aumentando a 5 vuelos semanales a partir del 15 de Octubre. Adicionalmente a partir del mes de Junio la Compañía inició operaciones entre el terminal Aeroparque -ubicado en el centro de la ciudad de Buenos Aires- a Sao Paulo, con 2 vuelos diarios. Previamente, en mayo, se habían iniciado vuelos entre Aeroparque y la ciudad de Santiago. A esto se suman las rutas entre Lima e Isla de

Pascua y Lima e Iguazú (esta última sujeta a los respectivos permisos gubernamentales) que comenzarán en enero de 2011.

- En cuanto al negocio de carga la compañía continuó expandiendo sus operaciones en el mercado doméstico de Brasil, iniciando en el mes de junio operaciones a las ciudades de Recife y Fortaleza, uniendo estas últimas con Sao Paulo 5 veces a la semana. Estas nuevas rutas se suman a las 9 frecuencias semanales que opera la filial de LAN CARGO en Brasil, ABSA, entre Sao Paulo y Manaus.
- En Junio de 2010 la agencia de rating internacional Fitch ratificó la clasificación crediticia internacional de *Investment Grade* o grado de inversión (BBB) de LAN, manteniendo una perspectiva estable para la compañía.

Resultados Segundo Trimestre de 2010

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$60,6 millones para el segundo trimestre de 2010, impulsada por la continua recuperación en los negocios de pasajeros y especialmente en las operaciones de carga. La utilidad tuvo un importante aumento en comparación con la alcanzada durante el segundo trimestre de 2009 de US\$4,2 millones. En cuanto al resultado operacional este creció de US\$34,9 millones a US\$112,6 millones, con un margen operacional de 10,9%. El resultado operacional del segundo trimestre de 2009 incluye una pérdida por coberturas de combustible de US\$ 52,6 millones, mientras que durante el segundo trimestre de 2010 se registró una ganancia de US\$1,3 millones por este concepto.

Durante el segundo trimestre de 2010, los ingresos consolidados de LAN subieron 31,6%. Los ingresos de pasajeros mostraron un alza de 24,5% durante el trimestre, impulsados por un continuo crecimiento del tráfico junto con una recuperación de 13,5% en los *yields*. Durante abril y mayo el tráfico de pasajeros continuó afectado por una baja en la demanda producto del terremoto que afectó a Chile el 27 de febrero de 2010. Pese a ello, durante el trimestre el crecimiento del tráfico de pasajeros alcanzó 9,7%, con un baja de 0,9 puntos en el factor de ocupación a 72,6%. La capacidad medida en ASK aumentó 11,1%. El aumento de capacidad estuvo enfocado principalmente en rutas domésticas y de largo alcance a Europa y Estados Unidos.

Los ingresos por ASK crecieron un 12,1%, debido al aumento en los *yields* en comparación al segundo trimestre 2009. El alza de los *yields* de pasajeros durante el trimestre se debió a una recuperación en la demanda, así como también a un alza en el cargo por combustible, producto de un incremento de 41,7% en el precio promedio del petróleo durante el trimestre (excluyendo las pérdidas por concepto de cobertura de combustible). El cargo por combustible se ajusta de acuerdo a las variaciones del precio del petróleo WTI.

Durante el segundo trimestre de 2010, los ingresos de carga crecieron un 60,3%, los que reflejan una fuerte recuperación en los tráficos de LAN CARGO, con los RTK (tráfico de carga) aumentando 37,9%. La capacidad de carga creció 28,2% durante el trimestre, con lo cual el factor de ocupación alcanzó 70,9%, un crecimiento de 5,0 puntos porcentuales en comparación con el segundo trimestre de 2009. En comparación con el segundo trimestre de 2009, el *yield* aumentó 16,3%, con lo cual los ingresos por ATK crecieron 25,1%.

Gracias a las iniciativas estratégicas impulsadas durante 2009, LAN CARGO se encuentra bien posicionada para beneficiarse de la recuperación de los mercados globales de carga. El fuerte crecimiento del tráfico de LAN CARGO ha sido impulsado por la continua recuperación de los mercados de importación de América Latina, especialmente de Brasil, así como también por un aumento en las operaciones a Europa, realizada en la nueva flota Boeing 777-200F, que provee de una importante ventaja competitiva debido a su mayor eficiencia en costos. Adicionalmente, a través de la filial brasilera ABSA, LAN CARGO continúa expandiendo la operación doméstica en Brasil iniciando en el mes de junio operaciones a las ciudades de Recife y Fortaleza, uniendo estas últimas con Sao Paulo 5 veces a la semana. Estas nuevas rutas se suman a las 9 frecuencias semanales que opera entre Sao Paulo y Manaus. La Compañía continúa optimizando la capacidad

de carga en los aviones de pasajeros, maximizando las sinergias de su modelo de negocios que complementa las operaciones de carga y pasajeros.

Los costos operacionales crecieron 22,8% comparado con el segundo trimestre de 2009, mientras que los costos por ATK (capacidad), incluyendo el gasto neto de intereses, aumentaron en un 4,5%. Excluyendo el combustible, los costos unitarios aumentaron 4,9%, principalmente debido a mayores costos salariales como resultado de la apreciación de las monedas locales así como por mayores costos de ventas, marketing y otros costos operacionales. Mayores precios del petróleo generaron mayores costos de combustible por US\$20,7 millones para el trimestre, incluyendo el impacto neto por cobertura de combustible. LAN tiene cubierto un 46% de su consumo estimado de combustible para el segundo semestre de 2010 y 19% para 2011.. Todas las coberturas se realizan mediante una combinación de collares y swaps.

LAN mantiene una sólida posición financiera, con amplia liquidez y una sana estructura financiera, lo cual se ve reflejado en el rating BBB internacional que le asignó la clasificadora de riesgo internacional Fitch. La Compañía es una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como *investment grade* o grado de inversión. Al cierre del trimestre, LAN contaba con US\$647,6 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 16% 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, relacionada principalmente al financiamiento de aviones, tiene perfiles de pago de 12-15 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 80% de sus ingresos están denominados en dólares norteamericanos.

Los sólidos resultados operacionales obtenidos durante el trimestre evidencian una recuperación global tanto en los mercados de carga como de pasajeros. LAN está bien posicionada para beneficiarse de esta recuperación, fundamentado en las acciones estratégicas adoptadas durante 2009, las cuales han fortalecido su posición de liderazgo en los mercados de carga y pasajeros de América Latina. Basándose en su modelo de negocios, así como también en sus positivos resultados y un sólido balance, LAN está preparada para mejorar su posición estratégica, aprovechando oportunidades, fortaleciendo su presencia de mercado y aumentando 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 (en millones de dólares)

	<u>2Q10</u>	<u>2Q09</u>	<u>%Chg</u>	<u>1S10</u>	<u>1S09</u>	<u>%Chg</u>
Ingresos	1.033,6	785,1	31,6%	2.068,5	1.667,3	24,1%
Costos operacionales	-921,0	-750,2	22,8%	-1.813,0	-1.514,3	19,7%
Resultado Operacional	112,6	34,9	222,5%	255,5	153,0	67,0%
Depreciación y Amortización	83,4	72,2	15,5%	166,2	146,8	13,3%
EBITDA	196,0	107,1	83,0%	421,8	299,8	40,7%
EBITDA Margen	19,0%	13,6%	5,3 pp.	20,4%	18,0%	2,4 pp.
Renta de Aviones	24,0	20,3	18,0%	47,5	36,1	31,7%
EBITDAR	220,0	127,5	72,6%	469,2	335,8	39,7%
EBITDAR Margen	21,3%	16,2%	5,1 pp.	22,7%	20,1%	2,5 pp.

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas contables y no deben ser consideradas aisladamente como sustitutos para la utilidad neta calculada de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Adicionalmente, estos cálculos pueden no ser comparables a cálculos similares realizados por otras compañías.

Eventos Recientes

Dividendo

El 27 de Julio de 2010, la Compañía aprobó el primer dividendo provisorio con cargo a las utilidades del ejercicio 2010, a todos los accionistas inscritos en el registro de accionistas al cierre del 13 de agosto de 2010. Este dividendo alcanzó la suma de US\$74,5 millones, lo que representa un pago de US\$0,22 por acción. Este dividendo corresponde al 50,0% de la utilidad neta de la Compañía al primer semestre de 2010.

Acuerdo con Aeroasis

En mayo de 2010 la Compañía firmó un acuerdo con la aerolínea colombiana Aeroasis S.A. mediante el cual LAN proveerá de apoyo técnico y servicio de consultoría en el proceso de obtención de los permisos de operación otorgados por la autoridad de aviación civil colombiana (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), dentro de los plazos establecidos. Este proceso incluye la contratación de personal y elaboración de materiales técnicos, así como la selección y adquisición de equipo, todo de acuerdo a los marcos legales y reglamentarios aplicables. Lo anterior, teniendo en consideración que LAN Airlines tiene el firme interés, que una vez obtenido dicho permiso, Aeroasis S.A. pase a integrar el grupo de empresas LAN, concretándose en tal caso y al efecto acuerdos de asociación e integración, los que, por su naturaleza y según corresponda, deberán ser sometidos previamente a la consideración de las autoridades competentes.

Plan de Flota

Durante el primer semestre de 2010 LAN recibió una nueva aeronave Boeing 767-300. Para el segundo semestre de 2010 la Compañía espera recibir ocho aeronaves Airbus de la familia A320. Adicionalmente, durante 2011 LAN recibirá 17 aeronaves Airbus familia A320 para las operaciones domésticas y regionales, además de 3 aeronaves Boeing 767 y los primeros 2 Boeing 787-8 *Dreamliners* para las rutas de largo alcance. El plan de flota contempla la venta en 2011 de 5 aeronaves A318.

En julio de 2010, la Compañía suscribió un acuerdo para la adquisición de 50 nuevas aeronaves Airbus familia A320 de corto alcance, que se incorporarán gradualmente entre 2012 y 2016. Los nuevos aviones operarán vuelos en rutas regionales y domésticas en Latinoamérica e incluyen, por primera vez, aeronaves modelo A321 con capacidad para alrededor de 210 pasajeros. Con esta nueva orden la Compañía espera recibir en total 95 aeronaves de la familia A320 entre 2010 y 2016. Adicionalmente, este plan estratégico contempla la venta de quince A318 entre los años 2011 y 2013.

Con respecto a la flota de largo alcance, en julio la Compañía firmó un acuerdo para adelantar dos Boeing 787-8 los cuales serán recibidos en 2012. Este acuerdo es adicional al anunciado en marzo, mediante el cual se anticipará la incorporación de 10 aeronaves *Dreamliner* 787-8 recibiendo las primeras aeronaves de este tipo durante 2011. De esta forma, LAN será la primera aerolínea del hemisferio occidental en recibir este avión. Como resultado la compañía espera recibir 2 Boeing 787 en 2011, 5 en 2012 y 5 en 2013.

El completo plan de flota y la inversión asociada se muestra en la siguiente tabla:

Año	2010	2011	2012	2013
FLOTA PASAJEROS				
A321/A320/A319/A318	61	73	81	91
B767-300 ER	28	31	31	31
B787-8	-	2	7	12
A340-300	5	5	5	5
TOTAL FLOTA PASAJEROS	94	111	124	139
FLOTA CARGA				
767-300 F	9	9	9	11
777-200 F	2	2	3	3
TOTAL FLOTA CARGA	11	11	12	14
TOTAL FLOTA	105	122	136	153
Inversión Total (US\$ millones)	412	1.108	1.139	1.317

Perspectiva

Considerando las condiciones de mercado actuales, la Compañía ha mantenido sus expectativas para 2010 con un crecimiento de aproximadamente 10% en los ASK (capacidad) de pasajeros. LAN CARGO actualmente espera un aumento de capacidad de aproximadamente 20% durante 2010, impulsado principalmente por una mayor utilización de su flota carguera, especialmente los dos nuevos Boeing 777-200F recibidos durante la primera mitad de 2009.

Resultados Consolidados para el Segundo Trimestre

En el segundo trimestre de 2010 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$60,6 millones, comparada con los US\$4,2 millones reportados en el segundo trimestre de 2009. El **margen neto** para el trimestre aumentó de 0,5% en 2009 a 5,9% en 2010.

El resultado operacional aumentó a US\$112,6 millones en el segundo trimestre de 2010, comparado con US\$34,9 millones en el segundo trimestre de 2009. **El margen operacional** para el trimestre subió de 4,4% a 10,9%.

Los ingresos operacionales crecieron un 31,6% en comparación con el segundo trimestre de 2009 alcanzando US\$1.033,6 millones. Esto reflejó:

- una aumento de 24,5% en los **ingresos de pasajeros** a US\$680,9 millones,
- una aumento de 60,3% en los **ingresos de carga** a US\$321,9 millones, y
- un disminución de 17,5% en **otros ingresos** a US\$30,9 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 66% y 31% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 24,5% durante el trimestre, producto de un aumento de 9,7% en el tráfico combinado con un alza de 13,5% en los *yields*. El factor de ocupación cayó de 73,6% a 72,6% debido a que el crecimiento de 11,1% de la capacidad fue mayor al incremento en el tráfico. Durante abril y mayo el tráfico de pasajeros continuó 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 12,1%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 12,5% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 8,4% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 70% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* subió un 13,5% principalmente producto del aumento en el cargo por combustible y mayores tarifas nominales, como resultado de un entorno de demanda más fuerte.

Los **ingresos de carga** crecieron un 60,3% en el trimestre, producto de un aumento de 37,9% en el tráfico combinado con un aumento de 16,3% en los *yields*. La capacidad aumentó 28,2% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación aumentó de 65,9% a 70,9%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 25,1% con respecto al segundo trimestre de 2009.

Otros ingresos cayeron 17,5% principalmente debido a menores ingresos percibidos por arriendos de aviones a terceros.

Los **costos operacionales** aumentaron 22,8% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 4,5% en comparación con el segundo trimestre de 2009. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron un aumento de costos por combustible por US\$20,7 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible aumentó 4,9% principalmente debido a mayores costos salariales debido a la apreciación de las monedas locales en relación al dólar, así como por costos de ventas, marketing y otros costos operacionales. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 23,9%, debido a una apreciación de las monedas locales y a un aumento en la dotación promedio durante el trimestre, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 23,2% debido a un alza de 41,7% en los precios, combinado con un aumento de 14,0% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una ganancia de US\$1,3 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$52,6 millones durante el segundo trimestre de 2009.
- Las **comisiones** aumentaron 23,1%, debido principalmente al aumento de 34,1% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, lo cual fue parcialmente compensado por una reducción de 0,3 puntos porcentuales en las comisiones promedio, explicada principalmente por menores comisiones en el negocio de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 15,5% principalmente debido a la incorporación de tres nuevos aviones Boeing 767.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 13,8%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de Handling, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 21,0%, debido principalmente a un aumento de 11,5% en el número de pasajeros transportados y de compensaciones pagadas a pasajeros durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 18,0% debido al aumento en el costo promedio de arriendo dado la llegada de 2 Boeing 777 cargueros durante Abril y Mayo de 2009.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 3,4%, principalmente debido al crecimiento de la flota y a un escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** crecieron 47,1% debido a mayores gastos en publicidad, marketing y viáticos, junto con mayores gastos de ventas.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** cayeron de US\$5,1 millones en el segundo trimestre 2009 a US\$1,8 millones, principalmente debido a menores tasas de interés durante el trimestre. .
- Los **costos financieros** crecieron 0,9% producto de un aumento en la deuda promedio relacionada al financiamiento de flota, lo cual fue compensado por menores tasas de interés.
- En el ítem **Otros Ingresos/Costos**, la compañía registró una pérdida de US\$2,6 millones, en comparación con una ganancia de US\$2,5 millones en el segundo trimestre de 2009, relacionada a una pérdida por diferencia de cambio.

Resultados Consolidados para el Primer Semestre.

En el primer semestre de 2010 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$148,9 millones, comparada con los US\$69,2 millones reportados en la primera mitad de 2009. El **margen neto** para el semestre aumentó de 4,2% en 2009 a 7,2% en 2010.

El resultado operacional aumentó a US\$255,5 millones en el primer semestre de 2010, comparado con US\$153,0 millones en el primer semestre de 2009. **El margen operacional** para el semestre subió de 9,2% a 12,4%.

Los ingresos operacionales crecieron un 24,1% en comparación con el primer semestre de 2009 alcanzando US\$2.068,5 millones. Esto reflejó:

- una aumento de 18,6% en los **ingresos de pasajeros** a US\$1421,7 millones,
- una aumento de 47,9% en los **ingresos de carga** a US\$588,0 millones, y
- un disminución de 17,5% en **otros ingresos** a US\$58,9 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 69% y 28% del total de los ingresos del semestre.

Los ingresos de pasajeros crecieron un 18,6% durante el semestre, producto de un aumento de 8,1% en el tráfico combinado con un alza de 9,7% en los *yields*. El factor de ocupación se mantuvo estable en 76,0% comparado con 75,9% en el mismo periodo 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. El tráfico internacional representó un 70% del total del tráfico durante el semestre. El *yield* subió un 9,7% principalmente como resultado del aumento en el cargo por combustible y mayores tarifas nominales, como resultado de un entorno de demanda más fuerte.

Los ingresos de carga crecieron un 47,9% en el semestre, producto de un aumento de 33,6% en el tráfico combinado con un aumento de 10,8% en los *yields*, reflejando una fuerte recuperación en los mercados globales de carga. La capacidad aumentó 25,2% durante el semestre, como consecuencia, el factor de ocupación aumentó de 65,5% a 69,9%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 18,1% con respecto a la primera mitad de 2009.

Otros ingresos cayeron 17,5% principalmente debido a menores ingresos percibidos por arriendos de aviones a terceros.

Los **costos operacionales** aumentaron 19,7% durante el semestre, mientras 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 combustible 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 debido a la apreciación de las monedas locales en relación al dólar, así como por costos de venta, marketing y otros costos operacionales. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 21,6%, debido a una apreciación de las monedas locales y a un aumento en la dotación promedio durante el semestre, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 21,1% debido a un alza de 43,8% en los precios, combinado con un aumento de 11,1% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una pérdida de US\$1,3 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$110,6 millones durante el mismo periodo de 2009.

- Las **comisiones** aumentaron 17,6%, debido 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 puntos porcentuales en las comisiones promedio, explicada principalmente por menores comisiones en el negocio de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 13,3% principalmente debido a la incorporación de tres nuevos aviones Boeing 767.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 12,4%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de Handling, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 18,3%, debido principalmente a un aumento de 9,7% en el número de pasajeros transportados y de compensaciones pagadas a pasajeros durante el semestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 31,7% debido al aumento en el costo promedio de arriendo dado la llegada de 2 Boeing 777 cargueros durante Abril y Mayo de 2009.
- El **gasto de mantenimiento** cayó 0,3%, principalmente 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.
- Otros **gastos operacionales** crecieron 34,2% debido a mayores gastos en publicidad, marketing y viáticos, junto con mayores gastos de ventas.

Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** cayeron de US\$7,6 millones en el primer semestre de 2009 a US\$5,1 millones, principalmente debido a menores tasas de interés durante el semestre.
- Los **costos financieros** crecieron 0,5% producto de un aumento en la deuda promedio relacionada al financiamiento de flota, lo cual fue compensado por menores tasas de interés.
- En el ítem **Otros Ingresos/Costos**, la compañía registró una pérdida de US\$4,7 millones, en comparación con una ganancia de US\$1,7 millones en el segundo trimestre de 2009, relacionada a una pérdida por diferencia de cambi

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 70 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 70 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 y de haber cumplido un año de operación doméstica en el Ecuador.

Actualmente LAN Airlines opera 87 aviones de pasajeros y su filial LAN CARGO opera 11 aeronaves de carga. Posee una de las flotas más modernas del mundo, 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 LAN integra desde hace 10 años y que reúne a las mejores compañías a nivel mundial. Para más información visite www.lan.com o www.oneworldalliance.com.

Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

Este reporte contiene declaraciones sobre expectativas futuras. Estas pueden incluir palabras como "anticipa", "estima", "espera", "proyecta", "pretende", "planea", "cree" u otras expresiones similares. Las declaraciones sobre expectativas futuras no representan hechos históricos, incluyendo las declaraciones sobre las creencias y expectativas de la compañía. Estas declaraciones se basan en los planes actuales, estimaciones y proyecciones, y por lo tanto no deben ser sobrevaloradas. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos e incertidumbres. La compañía advierte que un número importante de factores pueden causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración sobre expectativas futuras. Estos factores e incertidumbres incluyen particularmente las descritas en el documento que la compañía presentó a la *U.S. Securities and Exchange Commission*. Declaraciones sobre expectativas futuras hacen relación solo a la fecha en que son hechas, y la compañía no se hace responsable de actualizar públicamente ninguna de ellas, existiendo nueva información, eventos futuros u otros.

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

	Para el trimestre terminado el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2010	2009	Var. %	2010	2009	Var. %
INGRESOS						
Pasajeros	680.880	546.918	24,5%	1.421.669	1.198.512	18,6%
Carga	321.852	200.756	60,3%	587.963	397.437	47,9%
Otros	30.890	37.465	-17,5%	58.888	71.364	-17,5%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1.033.622	785.139	31,6%	2.068.520	1.667.313	24,1%
COSTOS						
Remuneraciones	-184.959	-149.313	23,9%	-361.911	-297.725	21,6%
Combustible	-277.353	-225.176	23,2%	-549.118	-453.443	21,1%
Comisiones	-38.329	-31.140	23,1%	-79.581	-67.673	17,6%
Depreciación y Amortización	-83.404	-72.222	15,5%	-166.232	-146.771	13,3%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-135.222	-118.795	13,8%	-266.433	-237.130	12,4%
Servicio a Pasajeros	-24.904	-20.583	21,0%	-51.376	-43.422	18,3%
Arriendo de Aviones	-24.000	-20.338	18,0%	-47.480	-36.059	31,7%
Mantenimiento	-30.571	-29.560	3,4%	-59.518	-59.672	-0,3%
Otros Costos Operacionales	-122.258	-83.087	47,1%	-231.343	-172.435	34,2%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-921.000	-750.214	22,8%	-1.812.992	-1.514.330	19,7%
RESULTADO OPERACIONAL	112.622	34.925	222,5%	255.528	152.983	67,0%
<i>Margen Operacional</i>	10,9%	4,4%	6,4 pp.	12,4%	9,2%	3,2 pp.
Ingresos Financieros	1.796	5.113	-64,9%	5.106	7.579	-32,6%
Gastos Financieros	-40.737	-40.363	0,9%	-78.500	-78.104	0,5%
Otros Ingresos / Costos	-2.589	2.517	-202,9%	-4.686	1.738	-369,6%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	71.092	2.192	3143,2%	177.448	84.196	110,8%
Impuestos	-11.980	-783	1430,0%	-30.070	-13.827	117,5%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	59.112	1.409	4095,3%	147.378	70.369	109,4%
Atribuible a:						
Inversionistas de la matriz	60.630	4.233	1332,3%	148.929	69.247	115,1%
Interes minoritario	-1.518	-2.824	-46,2%	-1.551	1.122	-238,2%
UTILIDAD NETA	60.630	4.233	1332,3%	148.929	69.247	115,1%
<i>Margen Neto</i>	5,9%	0,5%	5,3 pp.	7,2%	4,2%	3,0 pp.

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales

	Para el trimestre terminado el 30 de junio			Para los seis meses terminados el 30 de junio		
	2010	2009	Var. %	2010	2009	Var. %
Estadísticas Operacionales						
Sistema						
ATKs (millones)	2.171	1.828	18,8%	4.286	3.692	16,1%
ASKs (millones)	10.029	9.028	11,1%	20.261	18.784	7,9%
RTKs (millones)	1.478	1.194	23,8%	2.939	2.445	20,2%
RPKs (millones)	7.283	6.641	9,7%	15.402	14.250	8,1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	68,1%	65,3%	2,7 pp	68,6%	66,2%	2,3 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	63,1%	65,4%	-2,2 pp	62,4%	62,8%	-0,4 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	67,9	62,6	8,4%	68,4	65,3	4,8%
Ingresos por ATK (US Centavos)	46,2	40,9	12,9%	46,9	43,2	8,5%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	42,8	40,9	4,7%	42,7	41,0	4,1%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	120,4	105,6	14,0%	240,6	216,6	11,1%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,864	1,896	-1,7%	1,927	1,955	-1,4%
Número total de empleados	17.679	16.580	6,6%	17.679	16.580	6,6%
Pasajeros						
ASKs (millones)	10.029	9.028	11,1%	20.261	18.784	7,9%
RPKs (millones)	7.283	6.641	9,7%	15.402	14.250	8,1%
RTKs (millones)	656	598	9,7%	1.386	1.283	8,1%
Pasajeros Transportados (miles)	3.907	3.503	11,5%	7.994	7.290	9,7%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	72,6%	73,6%	-0,9 pp	76,0%	75,9%	0,2 pp
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	9,3	8,2	13,5%	9,2	8,4	9,7%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	103,9	91,5	13,5%	102,6	93,5	9,7%
Ingresos/ASK (US Centavos)	6,8	6,1	12,1%	7,0	6,4	10,0%
Carga						
ATKs (millones)	1.159	904	28,2%	2.222	1.774	25,2%
RTKs (millones)	822	596	37,9%	1.553	1.163	33,6%
Toneladas Transportadas (miles)	197	153	28,7%	371	291	27,1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	70,9%	65,9%	5,0 pp	69,9%	65,5%	4,4 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	39,1	33,7	16,3%	37,9	34,2	10,8%
Ingresos/ATK (US Centavos)	27,8	22,2	25,1%	26,5	22,4	18,1%

LAN Airlines S.A.
Información Resumida de Balance (en miles de US\$)

	Al 30 de junio de 2010	Al 30 de junio de 2009
Total Activos	5.907.519	5.449.963
Total Pasivos	4.777.003	4.453.566
Total Patrimonio (*)	1.130.516	996.397
Total Pasivos & Patrimonio	5.907.519	5.449.963
Calculo Deuda Neta:		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.595.578	2.400.050
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	249.712	320.095
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	306.847	292.287
Caja y valores negociables	-647.635	-699.740
Deuda Neta Total	2.504.502	2.312.692

(*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$ 6.798 a junio de 2009 y MUS\$ 5.488 a junio de 2010

LAN Airlines S.A.
Flota Consolidada

	Al 30 de junio de 2010		
	Arrendados	Propios	Total
Pasajeros			
Airbus A318-100	0	15	15
Airbus A319-100	0	20	20
Airbus A320-200	2	16	18
Boeing 767-300	10	18	28
Airbus A340-300	1	4	5
TOTAL	13	73	86
Carga			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	3	8	11
Total Flota	16	81	97

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