



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$4,2 MILLONES PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2009

Santiago, Chile, 28 de Julio de 2009 – 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 2009. "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

- LAN reportó una utilidad neta de US\$4,2 millones para el segundo trimestre de 2009. Esto representa una disminución de 93,0% comparado con la utilidad neta de US\$60,5 millones del segundo trimestre de 2008. Los resultados se vieron impactados por el reconocimiento durante el trimestre de una pérdida por cobertura de combustible de US\$52,6 millones, mientras que los resultados del segundo trimestre de 2008 incluyeron una ganancia de US\$29,2 millones por este concepto.
- Excluyendo el impacto de la cobertura de combustible, el resultado operacional de LAN del segundo trimestre de 2009 ascendió a US\$87,6 millones, un aumento de 56,2% comparados con los US\$56,1 millones alcanzados en el segundo trimestre de 2008. Adicionalmente el margen operacional, excluyendo la pérdida por cobertura de combustible, alcanzó un 11,2% comparado con un 5,6% alcanzado en el segundo trimestre de 2008, lo que representa un importante incremento en la eficiencia operacional de LAN, considerando especialmente que el segundo trimestre es el periodo estacionalmente más débil del año.
- Continuando con la expansión y renovación de la flota, durante el segundo trimestre de 2009 la compañía incorporó dos nuevos aviones de carga Boeing 777F. LAN CARGO es la primera aerolínea en la región que cuenta con este avión, el carguero más moderno y eficiente del mundo en su tipo.
- Durante el trimestre, LAN completó el proceso de financiamiento iniciado en marzo 2009, levantando US\$210 millones adicionales mediante préstamos de la banca chilena, llegando así a un total de US\$250 millones en créditos bilaterales con cinco bancos locales. Estos préstamos, que cuentan con un plazo de tres años y atractivas tasas de interés, tienen el propósito de aumentar la posición de liquidez de la Compañía. Es así como, al cierre del trimestre, LAN contaba con US\$700 millones en caja y efectivo equivalente, lo que representa un 18,0% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Además, LAN se encuentra en la etapa final para obtener el financiamiento a largo plazo para los tres Boeing 767-300 que serán recibidos entre 2009 y 2010. Se espera que estos financiamientos cuenten con la garantía de EX-IM Bank.
- En línea con el continuo compromiso de expandir su red de destinos y mejorar la conectividad para los pasajeros que viajan dentro de la región, durante el trimestre LAN inició servicios desde Lima a Cartagena de Indias, en Colombia, operando dos veces a la semana entre ambas ciudades. Adicionalmente, el 10 de julio LAN incorporó la nueva ruta desde Santiago a Lima vía Iquique, que se opera con una frecuencia diaria. A su vez, a partir del 15 de agosto, volará tres veces por semana la ruta Lima-Quito-Cali. En cuanto a las operaciones en mercados domésticos, LAN Argentina incorporó Tucumán entre sus destinos, operando desde Buenos Aires 13 veces por semana y LAN Ecuador continúa desarrollando nuevas rutas, ofreciendo en la actualidad 46 frecuencias semanales entre Quito y Guayaquil, así como servicios diarios entre Guayaquil y Cuenca.

- LAN continúa destacándose en el entorno internacional. La revista especializada Aviation Week en su ranking anual de las aerolíneas con mejor desempeño – *Top Performing Airlines*– destaca a la compañía en el sexto lugar entre las líneas aéreas que mejor han enfrentado la crisis. El estudio consideró a las 32 mayores compañías del sector a nivel mundial y LAN figura como líder en Latinoamérica. Adicionalmente, LAN fue elegida la empresa más respetada de Chile 2009, de acuerdo al ranking anual del diario La Segunda y la prestigiosa empresa de estudios de mercado Adimark GFK, que consulta la opinión de destacados empresarios del país.

Resultados Segundo Trimestre de 2009

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$4,2 millones para el segundo trimestre de 2009. Los resultados operacionales durante el segundo trimestre se vieron impactados por una pérdida por cobertura de combustible de US\$52,6 millones. Excluyendo este impacto, el resultado operacional ascendió a US\$87,6 millones, lo que significó un aumento de 56,2% comparado con el segundo trimestre de 2008. El margen operacional, excluyendo el impacto de la cobertura de combustible, alcanzó un 11,2%.

Durante el segundo trimestre de 2009 los ingresos consolidados de LAN disminuyeron 21,7%. Los ingresos de pasajeros bajaron un 10,9% durante el trimestre, impulsados por una caída de 21,5% en los *yields*. A pesar de lo anterior, es importante destacar que en el débil entorno económico global y a pesar de la baja estacionalidad del segundo trimestre del año, LAN continuó mostrando altos niveles de crecimiento en su operación de pasajeros, demostrando su sólido posicionamiento en las rutas que opera. Es así como durante este trimestre el tráfico de pasajeros creció 13,5% y el factor de ocupación aumentó 1,7 puntos de 71,9% a 73,6%. Los ingresos por ASK disminuyeron un 19,7%, sin embargo, esta caída se vio parcialmente compensada por un aumento de 10,9% en la capacidad.

Los *yields* del negocio de pasajeros cayeron durante el trimestre como resultado de una disminución en el cargo por combustible, producto de una baja de 55,3% en el precio promedio del combustible durante el trimestre (excluyendo las pérdidas por concepto de cobertura de combustible). El cargo por combustible se ajusta mensualmente de acuerdo a las variaciones del precio promedio del petróleo (WTI). La caída de los *yields* durante el trimestre se debió también a menores tarifas nominales debido a promociones implementadas en ciertas rutas que apuntan a estimular el tráfico durante la temporada baja del año. Durante el segundo trimestre, la Compañía respondió al crecimiento en la demanda y las oportunidades de mercado mediante el aumento de capacidad en los mercados domésticos de Argentina, Chile, Perú y Ecuador así como en ciertas rutas regionales y de largo alcance al Pacífico Sur, Norteamérica y Europa.

Durante el segundo trimestre de 2009, los ingresos de carga cayeron un 43,4% debido a una disminución de un 12,7% en la capacidad y una baja en los ingresos por unidad de un 35,2% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible o "RATK"). El ingreso por unidad bajó principalmente debido a una disminución de 19,9% en el tráfico, que implicó un decrecimiento de 5,9 puntos porcentuales en el factor de ocupación, de 71,9% a 65,9%, así como por una caída de 29,3% en los *yields*. El tráfico en el negocio de carga disminuyó en línea con los decrecimientos experimentados en los mercados de carga a nivel mundial, impactados principalmente por la desaceleración económica global. Adicionalmente, LAN CARGO se vio afectado durante el trimestre por una débil temporada de semillas, así como por una caída en las exportaciones de salmón desde Chile como resultado del virus ISA. Estos efectos han sido parcialmente compensados por la nueva operación en Colombia, así como por la nueva operación doméstica de la filial de LAN CARGO en Brasil, ABSA.

Con el objetivo de ajustar la capacidad a las actuales condiciones de mercado, LAN CARGO ha disminuido su capacidad ACMI (arriendo de avión, tripulación, mantenimiento y seguros) la cual

fue reemplazada en parte por la llegada de dos nuevas aeronaves cargueras Boeing 777F durante el trimestre. Estas aeronaves, las más modernas y eficientes del mundo en su tipo, aportarán una importante ventaja competitiva a LAN CARGO y pondrán a la compañía en una posición única en la región, mediante la cual podrá beneficiarse rápidamente de la recuperación de la industria. En general, a pesar de la situación económica actual, la Compañía continúa operando de manera exitosa el negocio de carga, optimizando la capacidad de carga en los aviones de pasajeros y utilizando la flexibilidad que LAN CARGO tiene para diseñar las rutas de las operaciones cargueras de acuerdo a la demanda. Esta habilidad para seguir beneficiándose de las sinergias de un modelo de negocios que complementa las operaciones de carga y pasajeros, a pesar de la contracción económica mundial, continúa validando el exitoso modelo de negocios de LAN.

Los costos operacionales disminuyeron 18,2% comparado con el segundo trimestre de 2008, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses) disminuyeron en un 16,4% impulsado principalmente por bajas significativas en los costos de combustible. Menores precios del combustible generaron menores costos de combustible por US\$131,6 millones para el trimestre, incluyendo el impacto neto por cobertura de combustible. LAN tiene cubierto un 19% de su consumo estimado para el tercer trimestre de 2009, 20% para el cuarto trimestre de 2009 y 11% para el primer trimestre de 2010 a través de bandas de precios. Adicionalmente la Compañía ha cubierto un 19% para el tercer trimestre de 2009, 28% para el cuarto trimestre de este año y 10% para el primer trimestre de 2010 mediante opciones *call*. Excluyendo el combustible, los costos unitarios disminuyeron 3,0%, principalmente debido a menores costos comerciales y de remuneraciones, compensados parcialmente por mayores costos de flota. El gasto financiero neto aumentó un 45,3%, de US\$24,3 millones a US\$35,3 millones, producto de una mayor deuda relacionada principalmente con el financiamiento de la flota.

LAN continúa manteniendo 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. Al cierre del trimestre, LAN contaba con US\$700 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 18,0% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. La Compañía recaudó US\$250 millones durante el primer semestre de 2009, mediante préstamos de la banca chilena, con el propósito de aumentar su liquidez. 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 83% de sus ingresos están denominados en dólares norteamericanos.

En línea con el enfoque en el servicio, LAN culminó en el mes de mayo el proceso de implementación de la nueva Premium Business y rediseñada clase Económica en toda su flota de largo alcance. Con una inversión aproximada de US\$120 millones, el programa de reconfiguración de las cabinas de las aeronaves Boeing 767-300 finalizó en octubre de 2008, mientras que la reconfiguración de los aviones Airbus A340-300 finalizó en mayo de 2009. De esta forma, LAN ofrece un producto superior que sólo un selecto grupo de aerolíneas en el mundo ofrece a sus pasajeros en todas las rutas de largo alcance desde Latinoamérica hacia Norteamérica, Europa y Pacífico Sur, así como también en ciertas rutas regionales.

A pesar de la desaceleración económica global, LAN continúa mostrando resultados positivos de manera consistente. Esta es una prueba de su sólido y flexible modelo de negocios y de su posición de liderazgo en los mercados que sirve. Los positivos resultados y un sólido balance han permitido a la Compañía mejorar su posición estratégica, 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 (en millones de dólares)

	<u>2Q09</u>	<u>2Q08</u>	<u>%Chg</u>	<u>1H09</u>	<u>1H08</u>	<u>%Chg</u>
Revenues	785,1	1.002,9	-21,7%	1.667,3	2.034,4	-18,0%
Operating Expenses	-750,2	-917,6	-18,2%	1.514,3	1.799,6	-15,9%
Operating Income	34,9	85,3	-59,1%	153,0	234,8	-34,9%
Depreciation and Amortization	72,2	62,3	15,9%	146,8	124,2	18,2%
EBITDA	107,1	147,6	-27,4%	299,8	359,0	-16,5%
EBITDA Margin	13,6%	14,7%	-1,1 pp	18,0%	17,6%	0,3 pp
Aircraft Rentals	20,3	18,2	11,7%	36,1	36,5	-1,3%
EBITDAR	127,5	165,8	-23,1%	335,8	395,6	-15,1%
EBITDAR Margin	16,2%	16,5%	-0,3 pp	20,1%	19,4%	0,7 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

Iniciativas de Financiamiento

Durante el segundo trimestre, LAN completó el proceso de financiamiento iniciado en marzo de 2009, levantando US\$210 millones adicionales mediante préstamos de la banca chilena, llegando así a un total de US\$250 millones en créditos bilaterales con cinco bancos locales. Estos préstamos, que cuentan con un plazo de tres años y atractivas tasas de interés, tienen el propósito de aumentar la posición de liquidez de la Compañía. Es así como al cierre del trimestre LAN contaba con US\$700 millones en caja y efectivo equivalente, lo que representa un 18,0% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Además LAN se encuentra en la etapa final para obtener el financiamiento a largo plazo para tres Boeing 767-300 que serán recibidos entre 2009 y 2010. Se espera que estos financiamientos cuenten con la garantía de EX-IM Bank.

Plan de Flota

Durante el trimestre, la Compañía continuó con el proceso de expansión y renovación de su flota. En el segundo trimestre de 2009, LAN CARGO recibió dos nuevos aviones Boeing 777F bajo la modalidad de arriendo, destinados a las operaciones de carga. Para lo que resta del año, la Compañía recibirá 2 Boeing 767-300 de pasajeros y espera devolver un Boeing 767-300 arrendado, quedando un total de 27 aeronaves Boeing 767-300 de pasajeros a fines de 2009.

LAN ha efectuado algunos ajustes en las fechas de entrega de sus aviones, especialmente para 2011 y 2012. Adicionalmente, la Compañía acordó con Boeing permutar la entrega de otro Boeing 777F carguero, planificada para 2011, por 2 Boeing 767-300, que serán recibidos por la Compañía en 2011 y 2012. Para los seis Boeing 767-300 que serán recibidos en 2011 y 2012 Lan mantiene la opción de convertirlos en aviones cargueros.

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

Año Finalizado en	2009	2010	2011	2012
FLOTA PASAJEROS				
A320/A319/A318	53	59	68	68
B767-300 ER	27	28	30	33
A340-300	5	5	5	5
TOTAL FLOTA PASAJEROS	85	92	103	106
FLOTA CARGA				
767-300 F	9	9	10	10
777-200 F	2	2	2	3
TOTAL FLOTA CARGA	11	11	12	13
TOTAL FLOTA	96	103	115	119
Total Capex US\$ millones	351	408	705	433

Perspectiva

Considerando las condiciones de mercado actuales, la Compañía espera un aumento de aproximadamente 10% en los ASK (capacidad) de pasajeros en 2009. La Compañía proyecta que el crecimiento en el negocio de pasajeros durante 2009 será impulsado principalmente por los mercados domésticos de Chile, Perú, Argentina y Ecuador. Para el año 2009 el negocio de carga expandirá sus operaciones especialmente a través de su nueva filial de carga en Colombia, así como también mediante la operación en el mercado doméstico de Brasil. Considerando las actuales condiciones de mercado, LAN espera una disminución en los ATK's de carga entre 7% y 8% en 2009.

Durante el segundo trimestre de 2009, LAN recibió 2 aviones Boeing 777F cargueros, terminando el trimestre con un total de 84 aviones de pasajeros y 11 de carga. Para lo que resta de 2009, LAN espera la llegada de dos aviones de pasajeros de largo alcance en el cuarto trimestre del año.

Resultados Consolidados para el Segundo Trimestre

En el segundo trimestre de 2009 la compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$4,2 millones, comparada con los US\$60,5 millones reportados en el segundo trimestre de 2008, lo que representa una caída de 93,0%. El **margen neto** para el trimestre disminuyó de 6,0% en 2008 a 0,5% en 2009. Los resultados se vieron impactados por el reconocimiento durante el trimestre de una pérdida por cobertura de combustible de US\$52,6 millones, mientras que los resultados del segundo trimestre de 2008 incluyeron una ganancia de US\$29,2 millones por el mismo concepto.

El resultado operacional disminuyó a US\$34,9 millones en el segundo trimestre de 2009, comparado con US\$85,3 millones en el segundo trimestre de 2008. **El margen operacional** para el trimestre cayó a 4,4%. Excluyendo el impacto de la cobertura de combustible, el resultado operacional de LAN del segundo trimestre de 2009 ascendió a US\$87,6 millones, un aumento de 56,2% comparados con los US\$56,1 millones alcanzados en el segundo trimestre de 2008. Adicionalmente el margen operacional, excluyendo la pérdida por cobertura de combustible, alcanzó un 11,2% en el segundo trimestre de 2009, comparado con un 5,6% alcanzado en el mismo periodo de 2008

Los ingresos operacionales cayeron un 21,7% en comparación con el segundo trimestre de 2008 alcanzando US\$785,1 millones. Esto reflejó:

- una disminución de 10,9% en los **ingresos de pasajeros** a US\$546,9 millones,
- una disminución de 43,4% en los **ingresos de carga** a US\$200,8 millones, y
- un alza de 8,4% en **otros ingresos** a US\$37,4 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 70% y 26% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** cayeron un 10,9% durante el trimestre, producto de una caída de 21,5% en los *yields*, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 13,5% en el tráfico. El factor de ocupación creció de 71,9% a 73,6% debido a que el crecimiento del tráfico fue mayor al incremento de 10,9% en la capacidad. Los ingresos por ASK cayeron un 19,7%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 32,0% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 7,3% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 70% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* cayó un 21,5% principalmente como resultado de la disminución del cargo por combustible y menores tarifas nominales, debido a promociones implementadas en ciertas rutas que apuntan a estimular el tráfico durante la temporada baja del año.

Los **ingresos de carga** cayeron un 43,4% en el trimestre, producto de una disminución de 29,3% en los *yields* y a una caída de 19,9% en el tráfico. El tráfico de carga se vio impactado principalmente por la desaceleración económica global así como por una débil temporada de semillas y por una caída en las exportaciones de salmón desde Chile como resultado del virus ISA. La capacidad disminuyó 12,7% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 71,9% a 65,9%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 35,2% con respecto al segundo trimestre de 2008.

Otros ingresos crecieron 8,4% principalmente debido a mayores ingresos provenientes de la venta de paquetes turísticos, lo cual fue parcialmente compensado por menores ingresos por arriendos de aviones a terceros.

Los **costos operacionales** disminuyeron 18,2% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) disminuyeron 16,4% en comparación con el segundo trimestre de 2008. Menores precios del combustible durante el trimestre generaron una disminución de costos por combustible por US\$131,6 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario ex *fuel* disminuyó 3,0%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** disminuyeron un 3,1%, debido principalmente a la devaluación de las monedas locales, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento en la dotación promedio durante el trimestre, sumado a mayores sueldos promedio en línea con la inflación.
- Los **gastos por combustible** disminuyeron 37,6% debido a un 55,3% de disminución en los precios además de una disminución de 1,1% en el consumo en línea con las operaciones de LAN durante el trimestre. Adicionalmente la compañía reconoció una pérdida de US\$52,6 millones por cobertura de combustible, comparada con una ganancia de US\$29,3 millones durante el segundo trimestre de 2008.
- Las **comisiones** disminuyeron 28,3%, debido principalmente a la caída de 22,8% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, sumado a una reducción de 0,3 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 15,9% principalmente debido a la incorporación de tres nuevos aviones Boeing 767, un Airbus A320, cinco Airbus A319 y cinco Airbus A318, lo cual fue parcialmente compensado por el retiro de la flota Boeing 737-200 completada en mayo de 2008.

- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 12,8%, principalmente debido a la reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga de la compañía.
- El **gasto de servicio a pasajeros** disminuyó 0,8%, debido a una disminución en los costos de aprovisionamiento, producto de la renegociación de contratos con proveedores externos, así como por eficiencias logísticas en el proceso de aprovisionamiento a bordo. Esto compensó el incremento de 23,5% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 11,7% debido al aumento en el costo promedio de arriendo dado la llegada de 2 Boeing 777 cargueros en el trimestre.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 28,6%, debido al crecimiento de la flota y a un escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** disminuyeron 16,2% en línea con una disminución en los costos de venta, menores costos de venta a bordo y de viáticos..

Resultados no operacionales

- los **ingresos financieros** aumentaron de US\$3,1 millones en el segundo trimestre de 2008 a US\$5,1 millones en el mismo periodo de 2009, principalmente debido a mayores intereses producto de mayores niveles de caja.
- Los **costos financieros** aumentaron 47,8% producto del aumento en la deuda promedio a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota.
- En el ítem **Otros Ingresos/Costos**, la compañía registró una ganancia de US\$2,5 millones en comparación con una ganancia de US\$7,7 millones en el segundo trimestre de 2008, dada por una menor ganancia por diferencia de cambio.

Resultados Consolidados para el Primer Semestre

En el primer semestre de 2009 la compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$69,2 millones, comparada con US\$160,1 millones reportados en el primer semestre de 2008, lo que representa una caída de 56,8%. El **margen neto** para el semestre disminuyó de 7,9% en 2008 a 4,2% en 2009. Los resultados se vieron impactados por el reconocimiento durante el semestre de una pérdida por cobertura de combustible de US\$110,6 millones, mientras que los resultados del primer semestre de 2008 incluyeron una ganancia de US\$30,7 millones por este concepto.

El resultado operacional disminuyó a US\$153,0 millones en el primer semestre de 2009, comparado con US\$234,8 millones en el primer semestre de 2008. **El margen operacional** para el semestre cayó a 9,2%. Excluyendo el impacto de la cobertura de combustible, el resultado operacional de LAN del primer semestre de 2009 ascendió a US\$263,5 millones, un aumento de 29,1% comparados con los US\$204,1 millones alcanzados en el primer semestre de 2008. Adicionalmente el margen operacional, excluyendo la pérdida por cobertura de combustible, alcanzó un 15,8% comparado con un 10,0% alcanzado en el primer semestre de 2008.

Los ingresos operacionales cayeron un 18,0% en comparación con el primer semestre de 2008 alcanzando US\$1.667,3 millones. Esto reflejó:

- una disminución de 8,5% en los **ingresos de pasajeros** a US\$1.198,5 millones,
- una disminución de 38,4% en los **ingresos de carga** a US\$397,4 millones, y
- una disminución de 9,7% en **otros ingresos** a US\$71,3 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 72% y 24% del total de los ingresos del semestre.

Los **ingresos de pasajeros** cayeron un 8,5% durante el semestre, producto de una caída de 17,6% en los *yields*, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 11,0% en el tráfico.

El factor de ocupación cayó de 76,3% a 75,9% debido a que el crecimiento del tráfico fue menor al incremento de 11,6% en la capacidad. Los ingresos por ASK cayeron un 18,0%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 31,0% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 4,2% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 70% del total del tráfico durante el semestre. El *yield* cayó un 17,6% principalmente como resultado de la disminución del cargo por combustible y menores tarifas nominales, debido a promociones implementadas en ciertas rutas.

Los **ingresos de carga** cayeron un 38,4% en el semestre, producto de una disminución de 23,0% en los *yields* y a una caída de 20,0% en el tráfico. El tráfico de carga se vio impactado principalmente por la desaceleración económica global así como por una débil temporada de semillas y una caída en las exportaciones de salmón desde Chile como resultado del virus ISA. La capacidad disminuyó 12,0% durante el semestre, como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 72,1% a 65,5%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 30,1% con respecto al primer semestre de 2008.

Otros ingresos disminuyeron 9,7% principalmente debido a una menor venta a bordo y a menores ingresos por arriendos de aviones y servicios de aduana y bodegaje a terceros, lo cual fue parcialmente compensado por mayores ingresos provenientes de la venta de paquetes turísticos. Adicionalmente durante el primer semestre de 2008 la línea Otros Ingresos incluía una compensación por US\$5,7 millones recibida de Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones A318.

Los **costos operacionales** disminuyeron 15,9% durante el semestre, mientras los costos por unidad (ATK) disminuyeron 13,5% en comparación con el primer semestre de 2008. Menores precios del combustible durante el semestre generaron una disminución de costos por combustible por US\$231,5 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario ex *fuel* disminuyó 1%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** disminuyeron un 3,2%, debido principalmente a la devaluación de las monedas locales, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento en la dotación promedio durante el semestre, sumado a mayores sueldos promedio en línea con la inflación.
- Los **gastos por combustible** disminuyeron 34,0% debido a un 33,7% de disminución en los precios además de una disminución de 0,3% en el consumo en línea con las operaciones de LAN durante el semestre. Adicionalmente la Compañía reconoció una pérdida de US\$110,6 millones por cobertura de combustible, comparada con una ganancia de US\$30,7 millones durante el primer semestre de 2008.
- Las **comisiones** disminuyeron 23,8%, debido principalmente a la caída de 18,4% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, sumado a una reducción de 0,3 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 18,2% principalmente debido a la incorporación de tres nuevos aviones Boeing 767, un Airbus A320, cinco Airbus A319 y cinco Airbus A318, lo cual fue parcialmente compensado por el retiro de la flota Boeing 737-200 completado en mayo de 2008.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 9,4%, principalmente debido a la reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga de la compañía.
- El **gasto en servicio a pasajeros** aumentó 5,2%, debido principalmente a un incremento de 20,8% en el número de pasajeros transportados durante el semestre. Esto fue parcialmente compensado por la renegociación de contratos con proveedores externos, así como por eficiencias logísticas en el proceso de aprovisionamiento a bordo.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 1,3% debido al decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento en los

costos de arriendo promedio, debido a la llegada de 2 Boeing 777F en el segundo trimestre de 2009.

- El **gasto de mantenimiento** aumentó 7,4%, debido al crecimiento de la flota y a un escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** disminuyeron 12,2% en línea con una disminución en los costos de venta y a menores ventas a bordo.

Resultados no operacionales

- los **ingresos financieros** aumentaron de US\$3,6 millones en el primer semestre de 2008 a US\$7,6 millones en el mismo periodo de 2009, principalmente debido a mayores intereses producto de mayores niveles de caja.
- Los **costos financieros** aumentaron 45,9% producto del aumento en la deuda promedio a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota.
- En el ítem **Otros Ingresos/Costos**, la compañía registró una ganancia de US\$1,7 millones en comparación con una ganancia de US\$5,5 millones en el primer semestre de 2008, dada por una menor ganancia por diferencia de cambio.

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 65 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 63 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 iniciado recientemente su operación doméstica en el Ecuador.

Actualmente LAN Airlines opera 84 aviones de pasajeros y su filial LAN CARGO opera 11 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.

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		
	2009	2008	Var. %	2009	2008	Var. %
INGRESOS						
Pasajeros	546.918	613.632	-10,9%	1.198.512	1.310.091	-8,5%
Carga	200.756	354.722	-43,4%	397.438	645.332	-38,4%
Otros	37.435	34.550	8,4%	71.335	79.023	-9,7%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	785.109	1.002.904	-21,7%	1.667.285	2.034.446	-18,0%
COSTOS						
Remuneraciones	-149.283	-154.050	-3,1%	-297.695	-307.620	-3,2%
Combustible	-225.176	-360.579	-37,6%	-453.443	-687.270	-34,0%
Comisiones	-31.140	-43.432	-28,3%	-67.673	-88.820	-23,8%
Depreciación y Amortización	-72.222	-62.297	15,9%	-146.771	-124.193	18,2%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-118.795	-136.185	-12,8%	-237.130	-261.859	-9,4%
Servicio a Pasajeros	-20.583	-20.748	-0,8%	-43.422	-41.274	5,2%
Arriendo de Aviones	-20.338	-18.214	11,7%	-36.059	-36.529	-1,3%
Mantenimiento	-29.560	-22.987	28,6%	-59.672	-55.544	7,4%
Otros Costos Operacionales	-83.090	-99.109	-16,2%	-172.437	-196.498	-12,2%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-750.187	-917.601	-18,2%	-1.514.302	-1.799.607	-15,9%
RESULTADO OPERACIONAL	34.922	85.303	-59,1%	152.983	234.839	-34,9%
<i>Margen Operacional</i>	4,4%	8,5%	-0,5 pp.	9,2%	11,5%	-0,2 pp.
Ingresos Financieros	5.113	3.052	67,5%	7.579	3.609	110,0%
Gastos Financieros	-40.363	-27.314	47,8%	-78.104	-53.518	45,9%
Otros Ingresos / Costos	2.517	7.716	-67,4%	1.738	5.538	-68,6%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	2.189	68.757	-96,8%	84.196	190.468	-55,8%
Impuestos	-783	-10.058	-92,2%	-13.827	-29.441	-53,0%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	1.406	58.699	-97,6%	70.369	161.027	-56,3%
Atribuible a:						
Inversionistas de la matriz	4.231	60.487	-93,0%	69.247	160.118	-56,8%
Interes minoritario	-2.825	-1.788	58,0%	1.122	909	23,4%
UTILIDAD NETA	4.231	60.487	-93,0%	69.247	160.118	-56,8%
<i>Margen Neto</i>	0,5%	6,0%	-0,9 pp.	4,2%	7,9%	-0,5 pp.
Tasa efectiva impuestos	-15,6%	-14,3%		-16,6%	-15,5%	
Total de Acciones	338.790.909	338.790.909		338.790.909	338.790.909	
Utilidad Neta por Acción (US\$)	0,01	0,18	-93,0%	0,20	0,47	-56,8%

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

	Para el trimestre terminado el 30 de junio			Para el semestre terminado el 30 de junio		
	2009	2008	Var. %	2009	2008	Var. %
Estadísticas Operacionales						
Sistema						
ATKs (millones)	1.827,7	1.853,2	-1,4%	3.691,9	3.735,9	-1,2%
ASKs (millones)	9.027,7	8.138,3	10,9%	18.783,8	16.833,6	11,6%
RTKs (millones)	1.194,2	1.271,7	-6,1%	2.445,2	2.609,1	-6,3%
RPKs (millones)	6.641,2	5.851,8	13,5%	14.250,0	12.836,3	11,0%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	65,3%	68,6%	-3,3 pp.	66,2%	69,8%	-3,6 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	65,4%	64,3%	1,1 pp.	62,8%	63,2%	-0,4 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	62,6	76,1	-17,8%	65,3	74,9	-12,9%
Ingresos por ATK (US Centavos)	40,9	52,3	-21,7%	43,2	52,3	-17,4%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	40,9	49,0	-16,4%	41,0	47,4	-13,5%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	105,6	106,8	-1,1%	216,6	217,4	-0,3%
Pasajeros						
ASKs (millones)	9.027,7	8.138,3	10,9%	18.783,8	16.833,6	11,6%
RPKs (millones)	6.641,2	5.851,8	13,5%	14.250,0	12.836,3	11,0%
RTKs (millones)	597,7	526,7	13,5%	1.282,5	1.155,3	11,0%
Pasajeros Transportados (miles)	3.502,9	2.835,6	23,5%	7.290,4	6.033,5	20,8%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	73,6%	71,9%	1,7 pp.	75,9%	76,3%	-0,4 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	8,2	10,5	-21,5%	8,4	10,2	-17,6%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	91,5	116,5	-21,5%	93,5	113,4	-17,6%
Ingresos/ASK (US Centavos)	6,1	7,5	-19,7%	6,4	7,8	-18,0%
Carga						
ATKs (millones)	904,5	1.036,4	-12,7%	1.774,4	2.015,2	-12,0%
RTKs (millones)	596,4	745,1	-19,9%	1.162,7	1.453,8	-20,0%
Toneladas Transportadas (miles)	152,7	167,7	-8,9%	291,4	323,5	-9,9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	65,9%	71,9%	-5,9 pp.	65,5%	72,1%	-6,6 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	33,7	47,6	-29,3%	34,2	44,4	-23,0%
Ingresos/ATK (US Centavos)	22,2	34,2	-35,2%	22,4	32,0	-30,1%

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

	Al 30 de Junio de 2009	Al 31 de diciembre de 2008
Total Activos	5.449.963	5.196.866
Total Pasivos	4.453.566	4.428.262
Total Patrimonio (*)	996.397	768.604
Total Pasivos & Patrimonio	5.449.963	5.196.866
Calculo Deuda Neta:		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.400.050	2.118.316
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	320.095	246.819
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	292.287	292.065
Caja y valores negociables	-699.740	-411.037
Deuda Neta Total	2.312.692	2.246.163

(*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye el Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$6.829 a diciembre de 2008 y MUS\$ 6.798 a junio de 2009

LAN Airlines S.A.
Flota Consolidada

	Al 30 de Junio de 2009		
	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	11	15	26
Airbus A340-300	1	4	5
TOTAL	14	70	84
Carga			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	3	8	11
TOTAL FLOTA	17	78	95

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

