



## **LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$335,7 MILLONES PARA EL EJERCICIO 2008 y US\$117,1 MILLONES PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2008.**

Santiago, Chile, 27 de enero 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 cuarto trimestre terminado el 31 de diciembre 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**

- LAN reportó una utilidad neta de US\$117,1 millones para el cuarto trimestre de 2008. Esto representa un incremento de 16,1% comparado con la utilidad neta de US\$100,8 millones del cuarto trimestre de 2007. Para todo el año 2008, LAN reportó una utilidad neta de US\$335,7 millones, un 8,9% de aumento comparado con el año 2007.
- El resultado operacional de LAN del cuarto trimestre de 2008 ascendió a US\$232,3 millones, en comparación con el resultado operacional de US\$131,9 millones alcanzado en el cuarto trimestre de 2007. Esto significó un aumento de 76,2% con respecto al mismo periodo del año anterior y un incremento del margen operacional de 7,1 puntos, alcanzando un 19,7%, nivel histórico para la compañía. Los sólidos resultados de este trimestre se deben a un destacable desempeño operacional, especialmente en el negocio de pasajeros, como también a la drástica disminución en el precio del combustible en el trimestre.
- La compañía reportó resultados operacionales por US\$536,2 millones durante el año 2008, un 29,7% más alto que los US\$413,4 millones del año 2007. El margen operacional para el 2008 fue de 11,8%, lo que significó un aumento de 0,1 puntos comparado con el 11,7% alcanzado durante 2007.
- Los ingresos totales para el cuarto trimestre de 2008 ascendieron a US\$1.179,3 millones comparados con los US\$1.046,1 millones del cuarto trimestre de 2007. Esto, producto de un incremento de 21,5% en los ingresos de pasajeros y un aumento de 4,1% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 66% y 31% del total de los ingresos, respectivamente, en el cuarto trimestre de 2008.
- Con fecha 21 de enero de 2009, LAN CARGO informó que llegó a un acuerdo con el Departamento de Justicia de Estados Unidos, denominado *Plea Agreement*, en relación con la investigación llevada a cabo en ese país con respecto a la fijación del precio del cargo por combustible y otros cobros, que involucra a más de 30 aerolíneas internacionales que operan en el transporte de carga aérea. Tal como se informó, el acuerdo estableció que LAN CARGO aceptó pagar una multa de US\$88 millones. Adicionalmente, la compañía carguera Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA) -en la que LAN CARGO tiene participación accionaria- llegó también a un acuerdo por la cantidad de US\$21 millones. La compañía ha decidido mantener una provisión de US\$25 millones con el objetivo de reflejar una potencial contingencia en relación con la investigación que lleva a cabo la Comisión Europea.

- Continuando con la expansión y renovación de la flota, durante el cuarto trimestre de 2008 LAN recibió seis nuevos aviones de pasajeros: dos Boeing 767-300, dos Airbus A318, y dos Airbus A319. Adicionalmente, en noviembre LAN efectuó órdenes por cuatro nuevos Boeing 767-300ER de pasajeros, los cuales serán recibidos el primer semestre de 2012.
- El 22 de diciembre de 2008, LAN Ecuador recibió autorización para operar en el mercado doméstico de pasajeros, por lo que la compañía espera iniciar sus vuelos nacionales a fines de marzo de 2009, operando modernas aeronaves Airbus familia A320. De esta forma, LAN Ecuador reafirma su compromiso con el Ecuador contribuyendo al desarrollo económico, social y turístico del país, brindando mayor conectividad y ampliando la red de destinos para sus clientes en la región.
- Durante el trimestre, LAN continuó siendo reconocida a nivel internacional. En diciembre de 2008, la clase ejecutiva de LAN fue premiada como la mejor de Sudamérica por la revista Business Traveler. Este es el tercer año que LAN recibe este reconocimiento por parte de esta prestigiosa publicación mundial.

### **Resultados Cuarto Trimestre 2008**

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$117,1 millones para el cuarto trimestre de 2008. Durante el cuarto trimestre de 2008 LAN logró un aumento importante en su resultado operacional que creció 76,2% alcanzando US\$232,3 millones. Con esto la compañía logró un margen operacional histórico que alcanzó 19,7%.

Durante el cuarto trimestre de 2008 los ingresos consolidados de LAN aumentaron 12,7% superando el 6,1% de expansión en la operación, medido en ATK sistema (oferta total de carga y pasajeros). Los ingresos de pasajeros aumentaron en 21,5% debido a un 12,1% de incremento en la capacidad y a un 8,4% de aumento en los ingresos por unidad (medido como ingresos por asiento-kilómetro disponible o RASK). Este último creció debido a un incremento de 10,0% en los *yields* que compensó la disminución en el factor de ocupación de 1,1 puntos durante el trimestre, cayendo de 76,9% a 75,8%. Los *yields* aumentaron tanto por iniciativas comerciales como por la contabilización de ingresos por ventas en períodos anteriores, que incluyeron un cargo por combustible que reflejaba un precio del combustible más alto. Este cargo se ajusta mensualmente de acuerdo a las variaciones del precio promedio del petróleo (WTI) del mes anterior. Durante este trimestre, este cargo bajó en línea con la disminución experimentada por el precio del petróleo. Durante el cuarto trimestre, la compañía respondió 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 se registraron incrementos en los destinos regionales y de largo alcance.

En este período, los ingresos de carga aumentaron 4,1% debido a un incremento de un 5,0% en la capacidad y una disminución en los ingresos por unidad de un 0,9% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad bajó principalmente debido a una disminución de 3,3% en el tráfico, que implicó un decrecimiento de 6,0 puntos porcentuales en el factor de ocupación, de 75,6% a 69,6%. El tráfico en el negocio de carga se vio afectado principalmente por una desaceleración en los mercados de importación de América Latina, producidos tanto por la baja en la actividad económica global y la depreciación de las monedas locales frente al dólar. Los *yields* se mantuvieron altos durante el trimestre, aumentando 7,6% en relación al cuarto trimestre de 2007. Ello, a pesar de que han experimentado una baja de 12,6% con respecto al tercer trimestre de 2008. Con el objetivo de ajustar la capacidad a las actuales condiciones de mercado, LAN ha disminuido su capacidad ACMI (arriendo de avión, tripulación, mantenimiento y seguros) la cual será remplazada por la llegada de dos nuevas aeronaves cargueras Boeing 777 durante el primer semestre de 2009.

Los costos operacionales aumentaron 3,6% comparado con el cuarto trimestre de 2007, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses) disminuyeron en un 0,3%. Menores

precios del combustible generaron menores costos de combustible por US\$33,7 millones para el trimestre. Excluyendo el combustible, los costos unitarios crecieron 5,0%, principalmente debido a mayores costos relacionados con el ítem servicio a pasajeros así como también un aumento en los costos de ventas.

Durante el cuarto trimestre de 2008, LAN registró una pérdida no operacional de US\$89,6 millones comparado con una pérdida no operacional de US\$10,3 millones en el cuarto trimestre de 2007. Esta cifra incluye una provisión de US\$59,0 millones que corresponde a un cargo no operacional relacionado con el acuerdo firmado con el Departamento de Justicia de los Estados Unidos, producto de la investigación llevada a cabo en ese país y que involucra a 30 aerolíneas internacionales de carga -entre ellas LAN CARGO S.A, filial de carga de LAN y la compañía *Aerolinhas Brasileiras S.A.* (ABSA), en la cual LAN CARGO tiene participación accionaria- en los mercados de transporte de carga aérea.

En el cuarto trimestre de 2008, el gasto financiero disminuyó de US\$20,1 millones a US\$14,9 millones producto de una mayor deuda relacionada con el financiamiento de la flota, la cual fue compensada por la contabilización de intereses relacionados al financiamiento de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés) en línea con un cambio en la política contable de la compañía. Los ingresos financieros disminuyeron pasando de US\$5,5 millones en el cuarto trimestre de 2007 a US\$ 1,9 millones en el mismo período de 2008.

Adicionalmente, la compañía registró una pérdida de US\$24,5 millones por cobertura del precio de combustible en el cuarto trimestre de 2008, comparado con una ganancia de US\$20,8 millones en el cuarto trimestre de 2007. 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\$ 472 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables y líneas de crédito comprometidas, lo que representa un 10,4% 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. El programa de reconfiguración de las cabinas de los Boeing 767-300 finalizó a fines de 2008, mientras que la reconfiguración de los aviones Airbus A340 que -comenzó en octubre de 2008- se espera concluya durante el primer semestre de 2009.

LAN continúa demostrando resultados positivos de manera consistente a pesar de los diversos factores que afectan a la industria aeronáutica. Esta es una prueba de su sólido y flexible modelo de negocios y de su posición de liderazgo en los mercados en que opera. 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 (en millones de dólares)**

	4Q08	4Q07	%Chg	2008	2007	%Chg
Revenues	1.179,3	1.046,1	12,7%	4.534,3	3.524,9	28,6%
Operating Expenses	(947,0)	(914,2)	3,6%	(3.998,1)	(3.111,6)	28,5%
Operating Income	232,3	131,9	76,2%	536,2	413,4	29,7%
Depreciation and Amortization	52,5	42,3	24,1%	183,2	153,9	19,1%
EBITDA	284,8	174,2	63,5%	719,4	567,2	26,8%
EBITDA Margin	24,2%	16,7%	7,5pp	15,9%	16,1%	-0,2pp
Aircraft Rentals	36,8	42,7	-13,7%	150,9	158,9	-5,1%
EBITDAR	321,7	216,9	48,3%	870,3	726,1	19,9%
EBITDAR Margin	27,3%	20,7%	6,6pp	19,2%	20,6%	-1,4pp

(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 cuarto trimestre de 2008, LAN recibió seis nuevos aviones: dos Airbus A318 y dos Airbus A319 destinados a las operaciones domésticas y regionales de corto alcance, y dos aeronaves de pasajeros Boeing 767-300 de largo alcance.

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

<b>Año Finalizado en</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>FLOTA PASAJEROS</b>				
A320/A319/A318	50	53	59	68
B767-300 ER	26	26	28	28
A340-300	5	5	5	5
<b>TOTAL FLOTA PASAJEROS</b>	<b>81</b>	<b>84</b>	<b>92</b>	<b>101</b>
<b>FLOTA CARGA</b>				
767-300 F	9	9	9	9
777-300 F	-	2	2	3
<b>TOTAL FLOTA CARGA</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>90</b>	<b>95</b>	<b>103</b>	<b>113</b>
<b>Total Capex US\$ millones</b>	<b>754</b>	<b>274</b>	<b>493</b>	<b>599</b>

## **Investigación en negocio de Carga**

El 21 de enero de 2009 LAN CARGO informó que llegó a acuerdo con el Departamento de Justicia de Estados Unidos, denominado *Plea Agreement*, en relación con la investigación llevada a cabo en ese país por infracciones a la normativa de libre competencia con respecto a la fijación del precio del cargo por combustible y otros cobros, que involucra a más de 30 aerolíneas internacionales que operan en el transporte de carga aérea. La investigación afectó exclusivamente la actividad de carga aérea y no involucró en absoluto al negocio de pasajeros de la compañía.

Tal como se informó, el acuerdo estableció que LAN CARGO aceptó pagar una multa de US\$88 millones. Adicionalmente, la compañía carguera *Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA)* -en la que LAN CARGO tiene participación accionaria- llegó también a un acuerdo por la cantidad de US\$21 millones. El efecto final en los estados financieros consolidados fue de US\$109 millones. Tal como la compañía lo informó oportunamente, el pago de esta cantidad será efectuado en un periodo de 5 años y, por lo tanto, no afectará de manera significativa el flujo de caja de la empresa.

Como se informó previamente, la compañía efectuó una provisión de US\$75 millones en relación con estas investigaciones, con cargo a sus resultados del año 2007 y tercer trimestre de 2008. En el cuarto trimestre de 2008, LAN decidió efectuar un cargo no operacional de US\$59 millones en relación a estos acuerdos. La compañía ha decidido mantener la provisión de US\$25 millones que fue contabilizada en sus resultados del cuarto trimestre de 2007, con el objetivo de reflejar una potencial contingencia en relación con la investigación que lleva a cabo la Comisión Europea.

LAN CARGO condena cualquier práctica que atente contra las regulaciones vigentes y ha tomado las medidas para impedir que acciones como éstas se repitan en el futuro. La compañía ha cooperado permanentemente con las autoridades del Departamento de Justicia de EE.UU y continuará colaborando en lo que puedan requerir en relación con la investigación global que llevan a cabo.

La compañía mantiene una política de riguroso cumplimiento de la legislación vigente en los países en que opera. Dentro de su compromiso permanente con el buen gobierno corporativo y transparencia en las prácticas empresariales, LAN ha reforzado en el último tiempo los mecanismos de control a través de la implementación de un estricto programa de cumplimiento de las normas y regulaciones. Asimismo, ha puesto en marcha un nuevo código de conducta que ya se ha aplicado a todos sus empleados en el mundo.

## **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 y Argentina. 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 espera una disminución en los ATK's de carga de aproximadamente 5% en 2009.

En el año 2008, LAN recibió un total de 19 aviones, terminando el año con 81 aviones de pasajeros y 9 de carga. En 2009, la Compañía espera la llegada de sólo cuatro aeronaves de pasajeros y de las primeras dos aeronaves Boeing 777 de carga.

## **Resultados Consolidados para el Cuarto Trimestre**

En el cuarto trimestre de 2008 la compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$117,1 millones, comparada con los US\$100,8 millones reportados en el cuarto trimestre de 2007, lo que representa un alza de 16,1%. El **margen neto** para el trimestre aumentó de 9,6% en 2007 a 9,9% en 2008.

**El resultado operacional** ascendió a US\$232,3 millones en el cuarto trimestre de 2008, comparado con US\$131,9 millones en el cuarto trimestre de 2007. **El margen operacional** para el trimestre aumentó de 12,6% en 2007 a 19,7% en 2008.

**Los ingresos operacionales** aumentaron un 12,7% en comparación con el cuarto trimestre de 2007 alcanzando US\$1.179,3 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 21,5% en los **ingresos de pasajeros** a US\$780,6 millones,
- un aumento de 4,1% en los **ingresos de carga** a US\$363,6 millones, y
- una disminución de 35,3% en **otros ingresos** a US\$35,1 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 21,5% durante el trimestre, producto de un aumento de 10,5% en el tráfico y un aumento de 10,0% en los *yields*. El factor de ocupación disminuyó de 76,9% a 75,8% debido a que el crecimiento del tráfico fue inferior al incremento de 12,1% en la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 8,4%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 3,0% en el tráfico internacional, además de un aumento de 30,8% que presentó el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas en Chile, Argentina y Perú). El tráfico internacional representó un 68% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* aumentó 10,0%, principalmente como resultado de mejores iniciativas comerciales y a la contabilización de ingresos que incluyen el cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI.

Los **ingresos de carga** aumentaron un 4,1% en el trimestre, producto de una disminución de 3,3% en el tráfico y un 7,6% de incremento en los *yields*. El tráfico de carga se vio impactado principalmente por una desaceleración en los mercados de importación de Latino América, como por la depreciación de las monedas locales con respecto al dólar. Los *yields* se mantuvieron altos durante el trimestre, a pesar de la disminución en un 12,6% con respecto al tercer trimestre de 2008. La capacidad aumentó 5,0% durante el trimestre. Como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 75,6% a 69,6%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 0,9% con respecto al cuarto trimestre de 2007.

**Otros ingresos** disminuyeron 35,3% principalmente debido a una menor venta a bordo y de paquetes turísticos, junto con menores ingresos por servicios de mantenimiento prestados a terceros. Adicionalmente, la línea de Otros Ingresos del cuarto trimestre de 2007 incluía una compensación por US\$11,3 millones recibida por Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318.

Los **costos operacionales** aumentaron 3,6% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) disminuyeron 0,3% en comparación con el cuarto trimestre de 2007. Menores precios del combustible durante el trimestre generaron una disminución de costos por combustible por US\$33,7 millones. El costo unitario ex *fuel* aumentó 5,0%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 4,2%, debido principalmente al incremento en la dotación en línea con el crecimiento de las operaciones de la compañía, que fue parcialmente compensado por la devaluación de las monedas locales.
- Los **gastos por combustible** disminuyeron un 5,4% debido a un 10,8% de disminución en los precios que fue parcialmente compensado por un incremento de 6,0% en el consumo.

- Las **comisiones a agentes** aumentaron 2,2%, debido principalmente al aumento de 15,4% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, que fue compensado por una reducción de 1,3 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros y el negocio de carga.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 24,1% principalmente debido a la incorporación de cinco nuevos aviones Boeing 767, dos Airbus A320, dos Airbus A319 y diez aeronaves Airbus A318, lo cual fue parcialmente compensado por el retiro de la flota Boeing 737-200.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 10,8%, 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 13,5%, debido principalmente al incremento de 21,3% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 13,7% debido al decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 5,7%, dado que el costo adicional resultante de un incremento en la utilización de la flota y el 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 21,2%, crecimiento en línea con un aumento en los costos de venta. Adicionalmente LAN reconoció como otros gastos operacionales una provisión por US\$15,5 millones por el riesgo de devaluación de la moneda venezolana (bolívar).

A **nivel no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$89,6 millones en el cuarto trimestre de 2008, comparado con una pérdida de US\$10,3 millones en el tercer trimestre de 2007.

- los **ingresos financieros** disminuyeron un 65,5% en línea con una disminución de los niveles de caja y bajas tasas de interés comparadas con el cuarto trimestre de 2007).
- Los **costos financieros** disminuyeron 26,1% ya que el aumento promedio en la deuda a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota, fue compensado por el reconocimiento de intereses relacionados con el financiamiento de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés) en línea con un cambio en la política contable de la compañía.
- En el ítem **Misceláneos**, la compañía registró una pérdida de US\$76,7 millones en comparación con una ganancia de US\$4,3 millones en el cuarto trimestre de 2007. En el cuarto trimestre este monto incluía:
  - Una pérdida por cobertura de US\$24,5 millones (comparada con una ganancia de US\$20,8 millones el tercer trimestre de 2007)
  - Una pérdida de US\$4,6 millones por diferencia de cambio (comparada con una ganancia de US\$9,4 millones en el cuarto trimestre de 2007)
  - Una ganancia de US\$14,0 millones que corresponde al reconocimiento intereses relacionados con el financiamiento de PDP para los años anteriores a 2008, en línea con los cambios en la política contable de la compañía.
  - Una provisión por US\$59 millones relacionadas con el acuerdo con el Departamento de Justicia de Estados Unidos, por la investigación al negocio de carga.

## **Resultados Consolidados Acumulados para el año 2008**

La utilidad neta para todo el año 2008, ascendió a US\$335,7 millones comparado con una utilidad neta de US\$308,3 millones en 2007, registrando un incremento de 8,9%. El **margen neto** alcanzó un 7,4% en 2008.

El **resultado operacional** en 2008 fue de US\$536,1 millones en comparación con US\$413,4 millones en 2007. El **margen operacional** para el período aumentó de 11,7% a 11,8%.

Los **ingresos operacionales** aumentaron 28,6% en comparación con el año 2007, alcanzando US\$4.534 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 30,1% en los ingresos de pasajeros a US\$2.858,9 millones,
- un aumento de 32,3% en los ingresos de carga a US\$1.527,1 millones, y
- una caída de 14,5% en otros ingresos, que sumaron US\$148,2 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 63% y 34% del total de ingresos de 2008.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 30,1% producto de un aumento de 12,3% en el tráfico junto con un aumento de 15,9% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 76,1% a 76,6% debido a que el aumento del tráfico superó el alza de 11,5% de la capacidad. Los ingresos por ASK aumentaron 16,7%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 6,6% en el tráfico internacional y a un aumento de 30,5% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas en Chile, Argentina y Perú). El tráfico internacional representó un 72% 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 32,3%, debido a un aumento de 7,6% en el tráfico y un incremento de 23,0 % 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 y ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI. La capacidad de carga aumentó 12,3%. Como resultado, los factores de ocupación disminuyeron de 74,4% a 71,2%, debido a que el crecimiento en el volumen de algunos mercados de exportación *northbound* se vieron negativamente afectados por monedas locales más apreciadas y un mayor precio del combustible. Los ingresos medidos en ATK aumentaron 17,8% comparados con 2007.

**Otros ingresos** disminuyeron un 14,5%, 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 y servicios de mantenimiento prestados a terceros. Adicionalmente, en 2007, la línea de Otros Ingresos incluye una compensación por US\$18,6 millones recibida por Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318

Los **costos operacionales** aumentaron 28,5% en 2008 comparado con 2007 mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 9,0%. Como consecuencia de esto, los costos por unidad (ATK) aumentaron 20,0%. Mayores precios del combustible generaron costos adicionales por US\$404,5 millones. Excluyendo el combustible, los costos por unidad aumentaron 10,7%. Las variaciones por ítem se debieron a:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron 24,3% 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 53,1% debido a un alza de 9,6% en el consumo, un aumento de 39,7% 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 19,7%, principalmente debido al aumento de 30,9% 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 19,1% principalmente debido a la incorporación de cinco nuevos aviones Boeing 767-300, dos Airbus A320, dos Airbus 319 y diez Airbus A318, lo cual fue parcialmente compensado por el retiro de la flota Boeing 737-200.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 23,0%, 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 18,5%, debido principalmente al incremento de 19,4% en el número de pasajeros transportados, así como también a mayores costos asociados por compensaciones a pasajeros.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 5,1% 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 2,2% 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 vio compensado por una menor provisión de mantenimiento resultante del retiro de la flota de aviones Boeing 737-200.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 20,8% debido al aumento de la operación, el cual derivó en un aumento en los costos de venta y distribución. Adicionalmente este aumento se debe a la provisión por US\$15,5 millones por el riesgo de devaluación de la moneda venezolana (bolívar).

A nivel **no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$134,6 millones en 2008 comparado con una pérdida de US\$45,6 millones de 2007.

- Los **ingresos por intereses** disminuyeron 10,1%, en línea con una reducción de los niveles de caja y bajas tasas de interés comparadas con 2007
- Los **costos financieros** aumentaron 8,5% ya que el aumento promedio en la deuda a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota, fue compensado por el reconocimiento de intereses relacionados con el financiamiento de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés) en línea con los cambios en la política contable de la compañía.
- En el **ítem Misceláneos**, la compañía registró una pérdida de US\$68,1 millones en comparación con una ganancia de US\$14,0 millones en el cuarto trimestre de 2007. En el cuarto trimestre este monto incluía:
  - Una ganancia por cobertura de US\$35,4 millones (comparada con una ganancia de US\$28,2 millones el tercer trimestre de 2007)
  - Una pérdida de US\$7,9 millones por diferencia de cambio (comparada con una ganancia de US\$15,7 millones en el cuarto trimestre de 2007)

- Una ganancia de US\$14,0 millones que corresponde al reconocimiento intereses relacionados con el financiamiento de PDP para los años anteriores a 2008, en línea con los cambios en la política contable de la compañía.
- Una provisión por US\$109 millones relacionadas con el acuerdo con el Departamento de Justicia de Estados Unidos, por la investigación al negocio de carga.

### **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 81 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 CO<sub>2</sub>, 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](http://www.lan.com) o [www.oneworldalliance.com](http://www.oneworldalliance.com).

### **Nota sobre las declaraciones sobre 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 se deben tomar como realidades. 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 Comisión. 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.

# FOR IMMEDIATE RELEASE

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

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre,		Para los primeros doce meses terminados el 31 de diciembre,	
	2008	2007	2008	2007
		Var. %		Var. %
<b>INGRESOS</b>				
Pasajeros	780,584	642,368	2,858,937	2,197,201
Carga	363,642	349,412	1,527,106	1,154,323
Otros	35,121	54,313	148,239	173,399
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1,179,347</b>	<b>1,046,093</b>	<b>4,534,282</b>	<b>3,524,923</b>
		<b>12.7%</b>		<b>28.6%</b>
<b>COSTOS</b>				
Remuneraciones	(145,864)	(139,998)	(608,510)	(489,407)
Combustible	(278,370)	(294,321)	(1,423,922)	(930,208)
Comisiones	(117,576)	(115,004)	(481,934)	(402,577)
Depreciación y Amortización	(52,490)	(42,309)	(183,207)	(153,852)
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	(115,579)	(104,309)	(450,592)	(366,412)
Servicio a Pasajeros	(21,708)	(19,130)	(85,168)	(71,856)
Arriendo de Aviones	(36,849)	(42,713)	(150,891)	(158,917)
Mantenimiento	(38,628)	(40,956)	(155,612)	(159,066)
Otros Costos Operacionales	(139,944)	(115,468)	(458,262)	(379,257)
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>(947,008)</b>	<b>(914,208)</b>	<b>(3,998,098)</b>	<b>(3,111,552)</b>
		<b>3.6%</b>		<b>28.5%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>232,339</b>	<b>131,885</b>	<b>536,184</b>	<b>413,371</b>
<i>Margen Operacional</i>	<i>19.7%</i>	<i>12.6%</i>	<i>11.8%</i>	<i>11.7%</i>
		<i>7.1 pp.</i>		<i>0.1 pp.</i>
<b>INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES</b>				
Ingresos Financieros	1,894	5,483	16,212	18,043
Gastos Financieros	(14,880)	(20,134)	(82,690)	(76,224)
Misceláneos-Neto	(76,654)	4,313	(68,089)	12,619
<b>RESULTADO NO OPERACIONAL</b>	<b>(89,640)</b>	<b>(10,338)</b>	<b>(134,567)</b>	<b>(45,562)</b>
		<b>767.1%</b>		<b>195.3%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO</b>	<b>142,699</b>	<b>121,547</b>	<b>401,617</b>	<b>367,809</b>
Interés Minoritario	(2,545)	(1,471)	(1,188)	289
		<b>17.4%</b>		<b>9.2%</b>
		<b>73.0%</b>		<b>-511.1%</b>
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>140,154</b>	<b>120,076</b>	<b>400,429</b>	<b>368,098</b>
Impuestos	(23,051)	(19,254)	(64,690)	(59,775)
		<b>16.7%</b>		<b>8.8%</b>
		<b>19.7%</b>		<b>8.2%</b>
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>117,103</b>	<b>100,822</b>	<b>335,739</b>	<b>308,323</b>
<i>Margen Neto</i>	<i>9.9%</i>	<i>9.6%</i>	<i>7.4%</i>	<i>8.7%</i>
		<i>0.3 pp.</i>		<i>- 1.3 pp.</i>
Total de Acciones	338,790,909	338,790,909	338,790,909	338,790,909
Utilidad Neta por Acción	0.35	0.30	0.99	0.91
		<b>0.0%</b>		<b>0.0%</b>
		<b>16.1%</b>		<b>8.9%</b>

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

	Para el trimestre terminado el		Para los primeros doce meses terminados el	
	31 de diciembre, 2008	2007	2008	2007
		Var. %		Var. %
<b>Estadísticas Operacionales</b>				
<b>Sistema</b>				
ATKs (millones)	1,981.2	1,867.8	7,652.2	7,023.1
ASKs (millones)	9,333.5	8,329.0	35,176.2	31,556.1
RTKs (millones)	1,366.2	1,330.9	5,332.3	4,862.4
RPKs (millones)	7,072.6	6,403.2	26,951.6	24,001.2
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	69.0%	71.3%	69.7%	69.2%
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	55.7%	62.8%	62.2%	61.9%
Yield basado en RTKs (US Centavos)	74.5	74.5	82.3	68.9
Ingresos por ATK (US Centavos)	83.8	53.1	57.3	47.7
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	46.7	46.8	51.2	42.7
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	116.0	109.4	445.7	406.7
<b>Pasajeros</b>				
ASKs (millones)	9,333.5	8,329.0	35,176.2	31,556.1
RPKs (millones)	7,072.6	6,403.2	26,951.6	24,001.2
RTKs (millones)	636.5	576.3	2,425.6	2,160.1
Pasajeros Transportados (miles)	3,697.8	3,047.7	13,239.9	11,091.3
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	75.8%	76.9%	76.6%	76.1%
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	11.0	10.0	10.61	9.15
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	122.6	111.5	117.9	101.7
Ingresos/ASK (US Centavos)	8.4	7.7	8.1	7.0
<b>Carga</b>				
ATKs (miles)	1,048.5	998.4	4,080.3	3,632.8
RTKs (miles)	729.7	754.6	2,906.7	2,702.3
Toneladas Transportadas (miles)	172.2	166.2	661.4	604.3
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	69.6%	75.6%	71.2%	74.4%
Yield basado en RTKs (US Centavos)	49.8	46.3	52.5	42.7
Ingresos/ATK (US Centavos)	34.7	35.0	37.4	31.8

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

	Al 31 de diciembre de 2008		
	Arrendados	Propios	Total
<b>Pasajeros</b>			
Boeing 737-200	0	0	0
Airbus A318-100	0	15	15
Airbus A319-100	5	12	17
Airbus A320-200	10	8	18
Boeing 767-300	12	14	26
Airbus A340-300	5	0	5
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>49</b>	<b>81</b>
<b>Carga*</b>			
Boeing 737-200C	0	0	0
Boeing 767-300F	1	8	9
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>33</b>	<b>57</b>	<b>90</b>

\*Durante el cuarto 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 cinco aviones Boeing 737 arrendados a Sky Services S.A.

	Para el trimestre terminado el		Para los primeros doce meses terminados el	
	31 de diciembre, 2008	2007	31 de diciembre, 2008	2007
Recaudación de deudores por venta	741,556	522,735	4,648,591	3,535,542
Ingresos financieros percibidos	5,432	4,892	10,969	15,150
Otros ingresos percibidos	2,822	19,805	101,386	37,698
Pago a proveedores y personal	(413,825)	(178,425)	(3,822,991)	(2,743,171)
Intereses pagados	(16,706)	(18,395)	(81,421)	(73,633)
Impuesto a la renta pagado	(7,947)	(4,889)	(26,994)	(16,316)
Otros gastos pagados	14,268	(4,298)	(26,113)	(12,231)
IVA y otros similares pagados	(16,399)	(7,309)	(74,298)	(36,021)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACION</b>	<b>309,201</b>	<b>334,116</b>	<b>729,129</b>	<b>707,018</b>
Colocación de acciones de pago	-	-	-	319,141
Obtención de préstamos	87,800	214,684	574,874	495,324
Otros desembolsos por financiamiento	(181,131)	(3,070)	(190,667)	(11,970)
Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas	-	-	-	-
Pago de dividendos	68	-	(222,803)	(210,868)
Pago de préstamos	(30,134)	(25,103)	(102,644)	(205,536)
Otros	-	(31)	-	(2,672)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>	<b>(123,397)</b>	<b>186,480</b>	<b>58,760</b>	<b>383,419</b>
Incorporación de activos fijos	(191,426)	(437,646)	(831,701)	(839,851)
Ventas de activo fijo	99	73	6,625	219
Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones	5,092	(470)	21,219	14,105
Inversiones permanentes	(698)	(94)	(698)	(94)
Inversiones en instrumentos financieros	-	(3,385)	(2,607)	(16,343)
Otros	(15,019)	1	(23,383)	(2,290)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSION</b>	<b>(201,952)</b>	<b>(441,521)</b>	<b>(830,545)</b>	<b>(844,254)</b>
<b>Flujo Neto Total del Periodo</b>	<b>(16,148)</b>	<b>79,075</b>	<b>(42,656)</b>	<b>246,183</b>
<b>Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente</b>	<b>(612)</b>	<b>14</b>	<b>(1,525)</b>	<b>(64)</b>
<b>Variación neta del efectivo y efectivo equivalente</b>	<b>(16,760)</b>	<b>79,089</b>	<b>(44,181)</b>	<b>246,119</b>
<b>Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente</b>	<b>418,194</b>	<b>366,526</b>	<b>445,615</b>	<b>199,496</b>
<b>Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente</b>	<b>401,434</b>	<b>445,615</b>	<b>401,434</b>	<b>445,615</b>

**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 31 de diciembre de 2007 y US\$8,6 millones al 31 de diciembre de 2008.

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

	<b>Al 31 de diciembre de,</b>	
	<b>2008</b>	<b>2007</b>
<b>ACTIVOS</b>		
<b>ACTIVOS CIRCULANTES</b>		
Disponibles	15,707	11,506
Depósitos a Plazo	255,881	308,585
Valores Negociables	138,426	147,952
Documentos y Cuentas por Cobrar	438,569	468,301
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	1,117	226
Inventarios	50,609	54,022
Impuestos por Recuperar	72,013	68,623
Gastos Pagados por Anticipado	13,346	12,949
Impuestos Diferidos	6,545	4,624
Otros activos circulantes	358,818	13,040
<b>Total Activos Circulantes</b>	<b>1,351,031</b>	<b>1,089,828</b>
<b>ACTIVO FIJO (neto)</b>		
Aviones	2,758,148	2,051,865
Otros	335,220	299,740
<b>Total Activo Fijo</b>	<b>3,093,368</b>	<b>2,351,605</b>
<b>OTROS ACTIVOS</b>		
Inversiones	1,693	3,289
Menor Valor Inversiones	32,412	36,022
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	251	0
Deudores a Largo Plazo	11,200	12,171
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	414,906	408,827
<b>Total Otros Activos</b>	<b>460,462</b>	<b>460,309</b>
<b>Total Activos</b>	<b>4,904,861</b>	<b>3,901,742</b>
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
<b>PASIVOS CIRCULANTES</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	0	0
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto Plazo	151,247	102,153
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	70,407	74,786
Dividendos por Pagar	105,330	120,073
Cuentas por Pagar	361,620	322,897
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	303	357
Acreedores Varios	19,033	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	329,742	325,669
Otros Pasivos Circulantes	341,345	176,670
<b>Total Pasivos Circulantes</b>	<b>1,379,027</b>	<b>1,122,605</b>
<b>PASIVOS A LARGO PLAZO</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	1,654,947	1,228,650
Acreedores Varios	96,182	0
Provisiones	92,593	94,441
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	0	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	150,452	51,593
Impuestos Diferidos	228,232	169,885
Obligaciones por Leasing de Capital	178,894	233,768
Otros Pasivos a Largo Plazo	835	7,559
<b>Total Pasivos a Largo Plazo</b>	<b>2,402,135</b>	<b>1,785,896</b>
<b>INTERÉS MINORITARIO</b>	<b>5,721</b>	<b>5,189</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Capital Pagado	453,444	453,444
Reservas	1,749	-52
Dividendos Provisorios	-201,787	-210,000
Utilidades Acumuladas	864,572	744,660
<b>Total Patrimonio</b>	<b>1,117,978</b>	<b>988,052</b>
<b>Total Pasivos y Patrimonio</b>	<b>4,904,861</b>	<b>3,901,742</b>