



## **LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$231,1 MILLONES PARA EL EJERCICIO 2009 y US\$109,8 MILLONES PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2009**

Santiago, Chile, 26 de Enero 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 cuarto trimestre y al ejercicio terminado el 31 de Diciembre 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**

- A pesar de la crisis global que afectó a la industria aérea el año pasado, LAN reportó una utilidad neta de US\$231,1 millones en 2009, lo que demuestra la solidez de su modelo de negocios y su capacidad para enfrentar entornos complejos. La utilidad neta disminuyó 31,3% respecto a la utilidad neta alcanzada durante 2008.
- El margen operacional durante 2009 alcanzó un 11,9%, una baja de 2,6 puntos comparado con un 14,5% alcanzado durante 2008. El resultado operacional de 2009 ascendió a US\$435,7 millones, lo que representa un decrecimiento de 29,7% comparado con los US\$619,8 millones alcanzados durante 2008. El resultado operacional de 2009 incluye una pérdida por coberturas de combustible de US\$ 128,7 millones.
- Los resultados del cuarto trimestre dan cuenta de una fuerte recuperación tanto en las operaciones de carga como en las de pasajeros. Durante este período, LAN reportó una utilidad neta de US\$109,8 millones, lo cual representa un aumento de 17,6% comparado con la utilidad neta de US\$93,3 millones del cuarto trimestre de 2008.
- El resultado operacional del cuarto trimestre de 2009 ascendió a US\$190,3 millones, lo que representa un decrecimiento de 10,9% comparado con los US\$213,7 millones alcanzados durante el cuarto trimestre de 2008. El margen operacional alcanzó un 17,8%, comparado con un 19,2% alcanzado durante el mismo período de 2008.
- Durante el cuarto trimestre de 2009 los ingresos consolidados de LAN alcanzaron US\$ 1.070,7 millones, comparado con los US\$ 1.114,9 millones obtenidos en mismo período de 2008, debido a una caída de 1,6% en los ingresos de pasajeros y una caída de 10,7% en los ingresos de carga. La caída de 4,0% en los ingresos consolidados fue parcialmente compensada por una caída de 2,3% en los costos operacionales, impulsada principalmente por menores costos de combustible. Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 71% y 26% del total de los ingresos del trimestre.
- En diciembre de 2009, LAN suscribió un contrato para la adquisición de 30 modernas aeronaves Airbus familia A320, destinadas a sus operaciones regionales y domésticas (incluyendo las operaciones domésticas de sus filiales), que se incorporarán gradualmente a partir de 2011 y hasta el año 2016. Adicionalmente, este plan estratégico de renovación de flota implica la venta de 5 aeronaves A318 durante el año 2011. Continuando con el proceso de expansión y renovación de su flota, durante el trimestre, la Compañía recibió 2 Boeing 767-300 de pasajeros.
- Durante el trimestre, LAN firmó una serie de acuerdos con Sabre -uno de los más importantes proveedores de soluciones informáticas en la industria aérea mundial- que permitirán incorporar la más avanzada tecnología en el servicio que brinda a sus clientes a través de los

sistemas de reservas y distribución, optimización de itinerarios y planificación de operaciones de la compañía. El proceso de implementación de las nuevas plataformas de sistemas considera un período de ajuste y migración que se extenderá entre dos y tres años hasta su completa puesta en marcha

### **Resultados Cuarto Trimestre de 2009**

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$109,8 millones para el cuarto trimestre de 2009, impulsada por una fuerte recuperación en las operaciones tanto de carga como en las de pasajeros. La utilidad neta aumentó un 17,6% en comparación con la alcanzada durante el cuarto trimestre de 2008. El resultado operacional bajó 10,9% a US\$190,3 millones, con un margen operacional de 17,8%.

Durante el cuarto trimestre de 2009 los ingresos consolidados de LAN disminuyeron 4,0%. Los ingresos de pasajeros mostraron una leve caída de 1,6% durante el trimestre, impulsados por una disminución de 13,0% en los *yields*. Sin embargo, es importante destacar que LAN continuó mostrando importantes niveles de crecimiento y sólidos factores de ocupación en su operación de pasajeros, impulsado especialmente por una recuperación en las operaciones de rutas internacionales y regionales durante los últimos tres meses del año. Durante este trimestre el crecimiento del tráfico de pasajeros alcanzó 13,2%, con un alza de 3,0 puntos en el factor de ocupación a 78,8%. La capacidad medida en ASK aumentó 8,9%. El aumento de capacidad estuvo enfocado principalmente en rutas largo alcance a Europa, Pacífico Sur así como también en ciertas rutas regionales.

Los ingresos por ASK disminuyeron un 9,6%, principalmente debido a la caída de *yields* en comparación al cuarto trimestre 2008. La disminución de los *yields* de pasajeros durante el trimestre se debió a un entorno de demanda más débil, así como también a una baja en el cargo por combustible, producto de una reducción de 10,9% en el precio promedio del combustible durante el trimestre (excluyendo las pérdidas por concepto de cobertura de combustible). Sin embargo, los *yields* continúan mejorando, mostrando un crecimiento de 7,2% respecto del tercer trimestre de 2009.

Durante el cuarto trimestre de 2009, los ingresos de carga bajaron un 10,7%, moderando la caída experimentada durante los primeros nueve meses del año. El tráfico de LAN CARGO experimentó una fuerte recuperación durante el cuarto trimestre, con los RTK (tráfico de carga) aumentando 8,5%. La capacidad de carga creció 3,6% durante el trimestre, con lo cual el factor de ocupación alcanzó 72,8%, un crecimiento de 3,2 puntos porcentuales en comparación con el cuarto trimestre de 2008. En comparación con el cuarto trimestre de 2008, el *yield* disminuyó 17,7%; sin embargo, el *yield* creció 10,5% en comparación con el tercer trimestre de 2009.

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. Durante 2009, la red de LAN CARGO expandió sus operaciones dentro de Latinoamérica, estableciendo una filial de carga en Colombia e iniciando operaciones domésticas en Brasil a través de su filial brasilera, ABSA. Además, la compañía recibió dos nuevas aeronaves cargueras Boeing 777F, que han permitido incrementar las operaciones a Europa a cuatro frecuencias semanales, y proveer de una importante ventaja competitiva debido a su alta eficiencia en costos. Adicionalmente, 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 disminuyeron 2,3% comparado con el cuarto trimestre de 2008, mientras que los costos por ATK (capacidad), incluyendo el gasto neto de intereses, disminuyeron

en un 9,4% impulsado principalmente por bajas significativas en los costos de combustible. Menores precios del petróleo generaron menores costos de combustible por US\$53,8 millones para el trimestre, incluyendo el impacto neto por cobertura de combustible. LAN tiene cubierto un 47% de su consumo estimado para el primer trimestre de 2010, 48% para el segundo trimestre de 2010, así como también un 34% para el tercer y un 29% para el cuarto trimestre de 2010 mediante una combinación de collares y swaps. Excluyendo el combustible, los costos unitarios disminuyeron 4,6%, principalmente debido a menores costos comerciales y una reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI.

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\$792 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 21,7% 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 83% de sus ingresos están denominados en dólares norteamericanos.

Los sólidos resultados operacionales obtenidos por LAN durante el trimestre evidencian una recuperación global tanto en los mercados de carga como de pasajeros. LAN está bien posicionado para beneficiarse de esta recuperación, fundamentado en las acciones estratégicas adoptadas durante 2009, las cuales han potenciado el sólido y flexible modelo de negocios de la Compañía y su posición de liderazgo en los mercados que sirve. Basándose en este modelo de negocio, así como también en los 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)**

	4Q09	4Q08	%Chg	2009	2008	%Chg
Revenues	1,070.7	1,114.9	-4.0%	3,655.5	4,283.2	-14.7%
Operating Expenses	-880.4	-901.2	-2.3%	-3,219.8	-3,663.4	-12.1%
Operating Income	190.3	213.7	-10.9%	435.7	619.8	-29.7%
Depreciation and Amortization	78.3	71.2	9.9%	303.9	257.6	18.0%
EBITDA	268.6	284.9	-5.7%	739.6	877.4	-15.7%
EBITDA Margin	25.1%	25.6%	-0.5 pp	20.2%	20.5%	-0.3 pp
Aircraft Rentals	23.5	16.7	40.7%	83.7	70.5	18.7%
EBITDAR	292.2	301.6	-3.1%	823.3	947.9	-13.1%
EBITDAR Margin	27.3%	27.1%	0.2 pp	22.5%	22.1%	0.4 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**

### Orden de compra aeronaves familia A320

En diciembre de 2009, LAN suscribió un contrato para la adquisición de 30 modernas aeronaves Airbus familia A320 de corto alcance, que se incorporarán gradualmente a partir de 2011 y hasta el año 2016. Los nuevos aviones operarán vuelos en Latinoamérica así como las rutas domésticas (incluyendo operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador) y se destinarán a la renovación y crecimiento de la flota de corto alcance de la compañía. Adicionalmente, este plan estratégico de renovación de flota implica la venta de 5 aeronaves A318 durante el año 2011.

### Acuerdo con Sabre

Durante el trimestre, LAN firmó una serie de acuerdos con Sabre -uno de los más importantes proveedores de soluciones informáticas en la industria aérea mundial- que permitirán incorporar la más avanzada tecnología en el servicio que brinda a sus clientes a través de los sistemas de reservas y distribución, optimización de itinerarios y planificación de operaciones de la compañía. El proceso de implementación de las nuevas plataformas de sistemas considera un período de ajuste y migración que se extenderá entre dos y tres años hasta su completa puesta en marcha.

### Dividendo

El 21 de enero de 2010, la compañía pagó un segundo dividendo provisorio con cargo a las utilidades del ejercicio 2009, a todos los accionistas inscritos en el registro de accionistas al cierre del 15 de enero de 2010. Este dividendo alcanzó la suma de US\$70,0 millones, lo que representa un pago de US\$ 0,20662 por acción. Junto con el dividendo de US\$34,6 millones pagado en Agosto de 2009, los pagos de dividendos de LAN con cargo a utilidades de 2009 corresponden al 45,5% de la utilidad neta de la Compañía.

### Plan de Flota

Durante el cuarto trimestre de 2009, LAN recibió 2 Boeing 767-300 de pasajeros. Durante 2009, LAN recibió un total de cinco aviones de pasajeros y dos de carga, finalizando el año con una flota de 85 aviones de pasajeros y 11 aviones cargueros. Para 2010, la Compañía espera la llegada de 9 aviones de pasajeros: ocho aeronaves Airbus familia A320 y un Boeing 767-300.

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

<b><u>Año Finalizado en</u></b>	<b><u>2009</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2011</u></b>	<b><u>2012</u></b>	<b><u>2013</u></b>
<b>FLOTA PASAJEROS</b>					
A320/A319/A318	53	61	71	73	78
B767-300 ER	27	28	30	33	33
A340-300	5	5	5	5	5
<b>TOTAL FLOTA PASAJEROS</b>	<b>85</b>	<b>94</b>	<b>106</b>	<b>111</b>	<b>116</b>
<b>FLOTA CARGA</b>					
767-300 F	9	9	10	10	10
777-200 F	2	2	2	3	3
<b>TOTAL FLOTA CARGA</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>96</b>	<b>105</b>	<b>118</b>	<b>124</b>	<b>129</b>
<b>Total Capex US\$ millones</b>	<b>353</b>	<b>412</b>	<b>755</b>	<b>518</b>	<b>213</b>

## **Perspectiva**

Considerando las condiciones de mercado actuales, la Compañía espera un aumento de aproximadamente 10% en los ASK (capacidad) de pasajeros en 2010. El crecimiento en tráfico de pasajeros se espera que esté determinado principalmente por el crecimiento en los mercados regionales e internacionales. Durante 2009, la capacidad en el negocio de carga cayó un 6,0%, principalmente ajustado por una disminución en los arriendo en modalidad ACMI. LAN CARGO actualmente espera un aumento de capacidad de 16%-18% durante 2010, impulsado principalmente por una mayor utilización de su flota carguera, especialmente los dos nuevos Boeing 777 recibidos durante la primera mitad de 2009.

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

En el cuarto trimestre de 2009 la compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$109,8 millones, comparada con los US\$93,3 millones reportados en el cuarto trimestre de 2008, lo que representa un alza de 17,6%. El **margen neto** para el trimestre aumentó de 8,4% en 2008 a 10,3% en 2009. Excluyendo ítems no operacionales extraordinarios reconocidos durante el cuarto trimestre de 2008, la utilidad neta bajó 23,2%.

**El resultado operacional** disminuyó a US\$190,3 millones en el cuarto trimestre de 2009, comparado con US\$213,7 millones en el cuarto trimestre de 2008. **El margen operacional** para el trimestre cayó de 19,2% a 17,8%. Excluyendo el impacto de la cobertura de combustible, el resultado operacional de LAN del cuarto trimestre de 2009 ascendió a US\$194,1 millones, una caída de 18,5% comparados con los US\$238,1 millones alcanzados en el cuarto trimestre de 2008. Adicionalmente el margen operacional, excluyendo la pérdida por cobertura de combustible, alcanzó un 18,1% en el cuarto trimestre de 2009, comparado con un 21,4% alcanzado en el mismo periodo de 2008.

**Los ingresos operacionales** cayeron un 4,0% en comparación con el cuarto trimestre de 2008 alcanzando US\$1.070,7 millones. Esto reflejó:

- una disminución de 1,6% en los **ingresos de pasajeros** a US\$757,1 millones,
- una disminución de 10,7% en los **ingresos de carga** a US\$282,2 millones, y
- un aumento de 5,5% en **otros ingresos** a US\$31,5 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 71% y 26% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** cayeron un 1,6% durante el trimestre, producto de una caída de 13,0% en los *yields*, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 13,2% en el tráfico. El factor de ocupación creció de 75,8% a 78,8% debido a que el crecimiento del tráfico fue mayor al incremento de 8,9% en la capacidad. Los ingresos por ASK cayeron un 9,6%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 9,6% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 14,9% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 69% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* cayó un 13,0% principalmente como resultado de la disminución del cargo por combustible y menores tarifas nominales, como resultado de un entorno de demanda más débil.

Los **ingresos de carga** cayeron un 10,7% en el trimestre, producto de una disminución de 17,7% en los *yields* lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 8,5% en el tráfico.

La capacidad aumentó 3,6% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación aumentó de 69,6% a 72,8%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 13,8% con respecto al cuarto trimestre de 2008.

**Otros ingresos** crecieron 5,5% principalmente debido a mayores ingresos provenientes de la venta de paquetes turísticos, servicios logísticos y courier, lo cual fue parcialmente compensado por menores ingresos por arriendos de aviones a terceros.

Los **costos operacionales** disminuyeron 2,3% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) disminuyeron 9,4% en comparación con el cuarto trimestre de 2008. Menores precios del combustible durante el trimestre generaron una disminución de costos por combustible por US\$53,8 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible disminuyó 4,6% principalmente debido a menores costos comerciales y una reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 21,0%, debido principalmente a un aumento en la dotación promedio durante el trimestre y a una apreciación de las monedas locales.
- Los **gastos por combustible** disminuyeron 13,0% debido a un 10,9% de disminución en los precios, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 4,7% en el consumo. Adicionalmente la compañía reconoció una pérdida de US\$3,8 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$24,5 millones durante el tercer trimestre de 2008.
- Las **comisiones** disminuyeron 19,9%, debido principalmente a la caída de 4,2% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, sumado a una reducción de 0,8 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros, debido a una mayor penetración de ventas por Internet, así como también a un mayor porcentaje de pasajeros viajando en Clase Económica.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 9,9% principalmente debido a la incorporación de dos nuevos aviones Boeing 767 y tres Airbus A319.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 4,3%, 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** aumentó 20,5%, debido a un aumento de 13,1% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 40,7% debido al aumento en el costo promedio de arriendo dado la llegada de 2 Boeing 777 cargueros durante el segundo trimestre de 2009.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 10,4%, debido al crecimiento de la flota y a un escalamiento en ciertos contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** decrecieron 13,4% debido a menores gastos en publicidad y marketing y menores costos de ventas.

### Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** disminuyeron de US\$4,6 millones en el cuarto trimestre 2008 a US\$4,3 millones en el cuarto trimestre 2009, principalmente debido a menores tasas de interés, lo que fue parcialmente compensado por un mayor nivel de caja.
- Los **costos financieros** disminuyeron 5,4% producto de menores tasas de interés, lo cual fue parcialmente compensado por aumento en la deuda promedio relacionada al financiamiento de flota.

- En el ítem **Otros Ingresos/Costos**, la compañía registró una pérdida de US\$25,1 millones, que incluye un cargo por una vez de US\$28,0 millones relacionada a la devaluación del tipo de cambio de Venezuela (Bolívar), que afectó a las operaciones de LAN en ese país. Durante el cuarto trimestre de 2008, los Otros Ingresos/Costos ascendieron a una pérdida por US\$62,8 millones que incluyen una provisión de US\$59,0 millones asociada a la investigación global que llevó a cabo el Departamento de Justicia de Estados Unidos en el mercado de carga aérea.

### **Resultados Consolidados Acumulados para el año 2009**

Durante 2009, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$231,1 millones, comparada con US\$336,5 millones reportados en el 2008, lo que representa una disminución de 31,3%. El **margen neto** disminuyó de 7,9% en 2008 a 6,3% en 2009. Excluyendo ítems extraordinarios no operacionales reconocidos durante el cuarto trimestre de 2008, la utilidad neta para el año 2009 disminuyó 46,0%. Adicionalmente, los resultados en 2009 se vieron impactados por el reconocimiento de una pérdida por cobertura de combustible de US\$128,7 millones, mientras que en el mismo período de 2008 los resultados incluyeron una ganancia de US\$35,4 millones por este concepto.

**El resultado operacional** del ejercicio 2009 fue de US\$435,7 millones en comparación con US\$619,8 millones del ejercicio 2008. **El margen operacional** para el período bajó de 14,5% a 11,9%. Excluyendo el impacto de la cobertura de combustible, el resultado operacional de LAN durante el período ascendió a US\$564,4 millones, una disminución de 3,4% comparados con los US\$584,4 millones alcanzados en el mismo período de 2008. El margen operacional, excluyendo la pérdida por cobertura de combustible, alcanzó un 15,4% comparado con un 13,9% alcanzado durante el ejercicio 2008.

**Los ingresos operacionales** cayeron un 14,7% en comparación con el año 2008, alcanzando US\$3.655,5 millones. Esto reflejó:

- una disminución de 7,0% en los **ingresos de pasajeros** a US\$2.623,6 millones,
- una disminución de 32,1% en los **ingresos de carga** a US\$895,6 millones, y
- una disminución de 4,6% en **otros ingresos** a US\$136,4 millones.

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

Los **ingresos de pasajeros** cayeron un 7,0% producto de una caída de 16,0% en los *yields*, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 10,7% en el tráfico. El factor de ocupación registró una leve alza de 76,6% a 76,9% debido a que el crecimiento del tráfico fue mayor al incremento de 10,2% en la capacidad. Los ingresos por ASK cayeron un 15,6%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 20,6% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 6,9% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 70% del total del tráfico durante el período. El *yield* cayó un 16,0% principalmente como resultado de la disminución del cargo por combustible y menores tarifas nominales, como resultado de un entorno de demanda más débil

Los **ingresos de carga** cayeron un 32,1%, producto de una disminución de 24,8% en los *yields* y una caída de 9,7% 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 6,0% durante el período, como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 71,2% a 68,4%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 27,8% comparados con 2008.

**Otros ingresos** disminuyeron 4,6% 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 2008 la línea Otros Ingresos incluyó compensaciones por US\$5,9 millones recibida de Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones A318.

Los **costos operacionales** disminuyeron 12,1% durante 2009, mientras los costos por unidad (ATK) disminuyeron 13,1% en comparación 2008. Menores precios del combustible generaron una disminución de costos por combustible por US\$451,2 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible disminuyó 1,2%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 4,5%, debido principalmente a un aumento en la dotación promedio durante 2009, parcialmente compensado por una depreciación de las monedas locales.
- Los **gastos por combustible** disminuyeron 30,9% debido a un 42,6% de disminución en los precios, compensados por un aumento de 1,6% en el consumo. Adicionalmente, durante 2009 la Compañía reconoció una pérdida de US\$128,7 millones por cobertura de combustible, comparada con una ganancia de US\$35,4 millones durante 2008.
- Las **comisiones** disminuyeron 24,4%, debido principalmente a la caída de 15,0% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, sumado a una reducción de 0,5 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros, debido a una mayor penetración de ventas por Internet, así como también a un mayor porcentaje de pasajeros viajando en Clase Económica.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 18,0% principalmente debido a la incorporación de dos nuevos aviones Boeing 767 y tres Airbus A319.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 9,8%, principalmente debido a la reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga de la Compañía.
- **El gasto en servicio a pasajeros** aumentó 8,8%, debido principalmente a un incremento de 16,3% en el número de pasajeros transportados durante 2009. 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 aumentó 18,7% debido a 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 14,3%, debido al crecimiento de la flota y a un escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** disminuyeron 5,9% debido a menores costos de venta, junto con una disminución en las ventas a bordo, menores viáticos y una reducción en gastos generales.

### Resultados no operacionales

- los **ingresos financieros** cayeron 1,6% a US\$18,2 millones, debido a menores tasas de interés, lo cual fue parcialmente compensado por un mayor nivel de caja.
- Los **costos financieros** aumentaron 22,0% 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 pérdida de US\$23,2 millones, que incluye un cargo por una vez de US\$28,0 millones relacionada a la devaluación del tipo de cambio de Venezuela (Bolívar), que afectó a las operaciones de LAN en ese país. Durante 2008, los Otros Ingresos/Costos ascendieron a una pérdida por

US\$109,4 millones que incluyen una provisión de US\$109,0 millones asociada a la investigación global que llevó a cabo el Departamento de Justicia de Estados Unidos en el mercado de carga aérea.

#### **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 85 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](http://www.lan.com) o [www.oneworldalliance.com](http://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 31 de diciembre			Para los doce meses terminados el 31 de diciembre		
	2009	2008	Var. %	2009	2008	Var. %
<b>INGRESOS</b>						
Pasajeros	757.086	769.147	-1,6%	2.623.608	2.820.830	-7,0%
Carga	282.168	315.907	-10,7%	895.554	1.319.415	-32,1%
Otros	31.453	29.800	5,5%	136.351	142.942	-4,6%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1.070.707</b>	<b>1.114.854</b>	<b>-4,0%</b>	<b>3.655.513</b>	<b>4.283.187</b>	<b>-14,7%</b>
<b>COSTOS</b>						
Remuneraciones	-176.372	-145.711	21,0%	-636.657	-609.253	4,5%
Combustible	-263.952	-303.312	-13,0%	-959.608	-1.388.826	-30,9%
Comisiones	-40.282	-50.267	-19,9%	-143.900	-190.224	-24,4%
Depreciación y Amortización	-78.310	-71.229	9,9%	-303.888	-257.588	18,0%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-131.823	-137.715	-4,3%	-490.921	-544.247	-9,8%
Servicio a Pasajeros	-26.236	-21.781	20,5%	-92.796	-85.257	8,8%
Arriendo de Aviones	-23.531	-16.724	40,7%	-83.712	-70.527	18,7%
Mantenimiento	-28.387	-25.721	10,4%	-121.037	-105.920	14,3%
Otros Costos Operacionales	-111.498	-128.737	-13,4%	-387.303	-411.555	-5,9%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-880.391</b>	<b>-901.197</b>	<b>-2,3%</b>	<b>-3.219.822</b>	<b>-3.663.397</b>	<b>-12,1%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>190.316</b>	<b>213.657</b>	<b>-10,9%</b>	<b>435.691</b>	<b>619.790</b>	<b>-29,7%</b>
<i>Margen Operacional</i>	17,8%	19,2%	-1,4 pp.	11,9%	14,5%	-2,6 pp.
Ingresos Financieros	4.330	4.633	-6,5%	18.183	18.480	-1,6%
Gastos Financieros	-37.727	-39.868	-5,4%	-153.109	-125.488	22,0%
Otros Ingresos / Costos	-25.141	-62.766	-59,9%	-23.246	-109.376	-78,7%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>131.778</b>	<b>115.656</b>	<b>13,9%</b>	<b>277.519</b>	<b>403.406</b>	<b>-31,2%</b>
Impuestos	-20.869	-19.715	5,9%	-44.487	-65.094	-31,7%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>110.909</b>	<b>95.941</b>	<b>15,6%</b>	<b>233.032</b>	<b>338.312</b>	<b>-31,1%</b>
Atribuible a:						
Inversionistas de la matriz	109.786	93.322	17,6%	231.126	336.480	-31,3%
Interes minoritario	1.123	2.619	-57,1%	1.906	1.832	4,0%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>109.786</b>	<b>93.322</b>	<b>17,6%</b>	<b>231.126</b>	<b>336.480</b>	<b>-31,3%</b>
<i>Margen Neto</i>	10,3%	8,4%	1,9 pp.	6,3%	7,9%	-1,5 pp.
<b>UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>109.786</b>	<b>142.898</b>	<b>-23,2%</b>	<b>231.126</b>	<b>427.806</b>	<b>-46,0%</b>
<i>Margen Neto excluyendo Items Extraordinarios</i>	10,3%	12,8%	-2,6 pp.	6,3%	10,0%	-3,7 pp.
Tasa efectiva impuestos	-16,0%	-17,4%		-16,1%	-16,2%	
Total de Acciones	338.790.909	338.790.909		338.790.909	338.790.909	
Utilidad Neta por Acción (US\$)	0,32	0,28	17,6%	0,68	0,99	-31,3%

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

Estadísticas Operacionales	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para los doce meses terminados el 31 de diciembre		
	2009	2008	Var. %	2009	2008	Var. %
<b>Sistema</b>						
ATKs (millones)	2.129,2	1.981,2	7,5%	7.811,4	7.652,2	2,1%
ASKs (millones)	10.162,8	9.333,5	8,9%	38.777,1	35.176,2	10,2%
RTKs (millones)	1.511,9	1.366,2	10,7%	5.308,0	5.332,3	-0,5%
RPKs (millones)	8.005,1	7.072,6	13,2%	29.830,1	26.951,6	10,7%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	71,0%	69,0%	2,1 pp.	68,0%	69,7%	-1,7 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	60,3%	57,6%	2,7 pp.	62,1%	61,1%	1,1 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	68,7	79,4	-13,5%	66,3	77,6	-14,6%
Ingresos por ATK (US Centavos)	48,8	54,8	-10,9%	45,1	54,1	-16,7%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	41,4	45,8	-9,4%	41,2	47,4	-13,1%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	121,5	116,0	4,7%	452,7	445,7	1,6%
<b>Pasajeros</b>						
ASKs (millones)	10.162,8	9.333,5	8,9%	38.777,1	35.176,2	10,2%
RPKs (millones)	8.005,1	7.072,6	13,2%	29.830,1	26.951,6	10,7%
RTKs (millones)	720,5	636,5	13,2%	2.684,7	2.425,6	10,7%
Pasajeros Transportados (miles)	4.181,2	3.697,8	13,1%	15.404,3	13.239,9	16,3%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	78,8%	75,8%	3,0 pp.	76,9%	76,6%	0,3 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	9,5	10,9	-13,0%	8,8	10,5	-16,0%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	105,1	120,8	-13,0%	97,7	116,3	-16,0%
Ingresos/ASK (US Centavos)	7,4	8,2	-9,6%	6,8	8,0	-15,6%
<b>Carga</b>						
ATKs (millones)	1.086,8	1.048,5	3,6%	3.835,0	4.080,3	-6,0%
RTKs (millones)	791,5	729,7	8,5%	2.623,3	2.906,7	-9,7%
Toneladas Transportadas (miles)	191,2	172,2	11,0%	649,2	661,4	-1,8%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	72,8%	69,6%	3,2 pp.	68,4%	71,2%	-2,8 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	35,7	43,3	-17,7%	34,1	45,4	-24,8%
Ingresos/ATK (US Centavos)	26,0	30,1	-13,8%	23,4	32,3	-27,8%

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

	<b>Al 31 de Diciembre de 2009</b>	<b>Al 31 de Diciembre de 2008</b>
<b>Total Activos</b>	5.771.972	5.196.866
Total Pasivos	4.666.046	4.428.262
Total Patrimonio (*)	1.105.926	768.604
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>5.771.972</b>	<b>5.196.866</b>
<b>Calculo Deuda Neta:</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.493.133	2.118.316
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	281.809	246.819
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	299.483	292.065
Caja y valores negociables	-791.912	-411.037
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>2.282.513</b>	<b>2.246.163</b>

(\*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye el Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$6.829 a diciembre de 2008 y MUS\$ 7.099 a diciembre de 2009

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

	Al 31 de Diciembre de 2009		
	Arrendados	Propios	Total
<b>Pasajeros</b>			
Airbus A318-100	0	15	15
Airbus A319-100	0	20	20
Airbus A320-200	2	16	18
Boeing 767-300	10	17	27
Airbus A340-300	1	4	5
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>72</b>	<b>85</b>
<b>Carga</b>			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	1	8	9
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>11</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>16</b>	<b>80</b>	<b>96</b>

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