



## LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$47,2 MILLONES PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2008

Santiago, Chile, 29 de julio de 2008 – LAN Airlines S.A. (Bolsa de Comercio de Santiago: LAN / NYSE: LFL) una de las principales líneas aéreas de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al segundo trimestre terminado el 30 de junio 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 Segundo Trimestre 2008

- LAN reportó una utilidad neta de US\$47,2 millones para el segundo trimestre de 2008, un incremento de 10,7% comparado con la utilidad neta del mismo periodo de 2007, que ascendió a US\$42,6 millones.
- Este resultado se debe, principalmente, a una mayor demanda en los distintos mercados que opera la compañía y a los altos factores de ocupación que han presentado los vuelos, tanto de pasajeros como de carga.
- El resultado operacional del segundo trimestre de 2008 ascendió a US\$43,8 millones, comparado con US\$59,3 millones en el segundo trimestre de 2007, con una disminución en el margen operacional de 3,6 puntos porcentuales de 7,7% a 4,1%. Lo anterior fue resultado principalmente de un mayor precio del combustible, que derivó en mayores costos por US\$157,4 millones durante el trimestre.
- Los ingresos totales para el trimestre ascendieron a US\$1.072,4 millones comparado con US\$772,9 millones en el segundo trimestre de 2007 debido a un 36,2% de incremento en los ingresos de pasajeros, un aumento de 49,0% en los ingresos de carga y un decrecimiento en otros ingresos por 5,4%. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 58% y 39% del total de ingresos, respectivamente, en el segundo trimestre de 2008.
- Para la primera mitad del año 2008, la Compañía reportó una utilidad neta de US\$138,3 millones, un incremento de 7,4% comparado con la utilidad neta del mismo período del año anterior, que ascendió a US\$128,7 millones.
- Continuando con la expansión y renovación de su flota, LAN recibió dos nuevos aviones de pasajeros Boeing 767-300, tres nuevas aeronaves de pasajeros Airbus A318 y un nuevo avión Airbus A320 de pasajeros durante el segundo trimestre de 2008.
- LAN CARGO anunció que recibió la autorización para la creación de una nueva filial de carga en Colombia. LAN CARGO estima que el proceso de certificación técnica y operacional de la compañía tomará aproximadamente seis meses en ser finalizada, lo que significa que la nueva filial colombiana debería comenzar sus operaciones en el primer trimestre de 2009.
- Desde el 18 de mayo pasado, LAN sólo opera aeronaves Airbus de la familia A320 en sus diversos mercados domésticos y regional, ofreciendo una de las flotas más modernas del mundo a sus pasajeros. Como consecuencia del retiro de la flota Boeing 737-200, la edad promedio de la flota de la Compañía actualmente es de sólo 5,6 años.
- LAN inició servicios a tres nuevos destinos este trimestre: Tumbes en Perú, servido desde Lima; Neuquén en Argentina, servido desde Buenos Aires y Medellín, en Colombia, servido desde el hub de Lima. Adicionalmente, LAN anunció que Toronto, en Canadá, se incorporará como nuevo destino a su red, a partir del próximo 2 de septiembre. La compañía operará 5 veces por semana la ruta Santiago-Nueva York-Toronto.
- Durante el trimestre, LAN continuó destacándose en el entorno internacional. En mayo de 2008, LAN CARGO fue elegida por la revista *Air Cargo News* como la "Mejor Compañía en América Latina". Asimismo, durante este trimestre la compañía fue seleccionada por séptima vez como la "Mejor Aerolínea en América del Sur, Centroamérica y el Caribe" por *Official Airline Guide* (OAG), la guía líder a nivel mundial en información de viajes aéreos.

### **Destacados Primer Semestre 2008**

- Para el primer semestre de 2008, la Compañía obtuvo una utilidad neta de US\$138,3 millones en comparación con una utilidad neta de US\$128,7 millones en el mismo período de 2007, registrando un incremento de 7,4%. El margen neto disminuyó de 8,0% en 2007 a 6,4% en 2008.
- Este resultado se debe, principalmente, a una mayor demanda en los distintos mercados que opera la compañía y a los altos factores de ocupación que han presentado los vuelos, tanto de pasajeros como de carga.
- El resultado operacional en el primer semestre de 2008 fue de US\$168,0 millones en comparación con US\$182,8 millones del primer semestre de 2007. El margen operacional para el semestre disminuyó de 11,4% a 7,8%

### **Resultados Segundo Trimestre 2008**

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$47,2 millones para el segundo trimestre de 2008. El crecimiento de 38,8% en los ingresos del trimestre representa un gran logro para la Compañía dado que sobrepasó significativamente el 8,5% de expansión en la operación, medido por ATK Sistema. El resultado operacional de LAN disminuyó de 7,7% a 4,1%, principalmente como consecuencia de mayores costos de combustible, que representaron US\$157,4 millones de costos adicionales para el trimestre. Considerando los resultados de la cobertura de combustible obtenida en el segundo trimestre de los años 2008 y 2007 (que son contabilizados como parte del resultado no operacional), el resultado operacional habría ascendido a US\$73,1 millones en el actual trimestre, un incremento de 14,3% sobre el segundo trimestre de 2007, demostrando la continua habilidad de LAN de operar exitosamente bajo un entorno de altos precios de combustible.

Los ingresos de pasajeros aumentaron en un 36,2% debido a un 8,7% de incremento en la capacidad y un 25,2% de aumento en los ingresos por unidad (medido como ingresos de asiento disponible por kilómetro, o RASK). Este último creció debido a un incremento de en el factor de ocupación durante el trimestre, de 70,8% a 71,9% en conjunto con un aumento de 23,3% en los yields durante el trimestre. Durante el segundo trimestre, la Compañía administró capacidad para responder al crecimiento en la demanda y las oportunidades de mercado. En consecuencia, la capacidad creció significativamente en todos los mercados domésticos -Chile, Perú y Argentina- así como también con los destinos de largo alcance.

Durante el segundo trimestre de 2008, los ingresos de carga aumentaron 49,0% debido a un incremento de un 14,9% en la capacidad y un aumento en los ingresos por unidad de un 29,7% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad aumentó principalmente por un incremento en los yields de 32,9%, que más que compensaron una disminución de 1,8 puntos porcentuales en el factor de ocupación, de 73,7% a 71,9%. Los yields aumentaron significativamente durante el trimestre como resultado de la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* en las rutas *southbound*, por la temporada de semillas, entre otros. Durante el trimestre, la posición competitiva de LAN mejoró dado que muchos de sus competidores habían reducido operaciones. La estrategia de LAN en el negocio de carga, que continúa logrando importantes mejoras en su rentabilidad, busca racionalizar su expansión en la capacidad, enfocándose en las rutas más rentables. Con el objetivo de preparar los mercados ante la llegada de la nueva flota de aviones cargueros Boeing 777 durante el primer trimestre de 2009, LAN ha incrementado su capacidad ACMI (arriendo de avión, tripulación, mantenimiento y seguros). Esta tendencia debería continuar para el resto del año.

Los costos operacionales aumentaron 44,2% comparado con el segundo trimestre de 2007, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses) se incrementaron en un 34,7%. Mayores precios del combustible generaron costos adicionales de combustible por US\$157,4 millones para el trimestre. Excluyendo el combustible, los costos unitarios crecieron 19,4%, principalmente debido al impacto de la apreciación de las monedas locales y la inflación en las remuneraciones, a una mayor proporción de uso de capacidad ACMI, y al incremento en las operaciones.

Durante el segundo trimestre de 2008 LAN registró una ganancia no operacional de US\$8,8 millones comparado con una pérdida no operacional de US\$11,0 millones en el segundo trimestre de 2007. En el segundo trimestre de 2008, se incrementó el gasto financiero derivado de una mayor deuda relacionada con el financiamiento de la flota,

mientras que los ingresos financieros se mantuvieron planos alrededor de US\$3,5 millones. Adicionalmente, la Compañía registró una ganancia de US\$29,3 millones por cobertura de combustible en el segundo trimestre de 2008, comparado con una ganancia de US\$4,6 millones en el segundo trimestre de 2007. LAN ha cubierto aproximadamente un 53% de sus requerimientos de combustible para el tercer trimestre de 2008, aproximadamente un 55% para el cuarto trimestre de 2008, y un 20% para el primer trimestre de 2009.

LAN continúa manteniendo una sólida posición financiera, con posición de liquidez amplia y una sana estructura de financiamiento. Al cierre del trimestre LAN contaba con US\$507 millones en efectivo, efectivo equivalente y líneas de crédito comprometidas. Adicionalmente, la deuda de largo plazo de la Compañía correspondía exclusivamente a créditos para el financiamiento de aviones que tienen perfiles de pago de 12-18 años a tasas de interés muy competitivas.

Durante el trimestre, LAN continuó con su programa de retrofit para reconfigurar todos sus Boeing 767-300 de pasajeros con su nueva clase Premium Business y la renovada clase Económica. Al 30 de junio de 2008, 20 de los 24 Boeing 767-300 de pasajeros de LAN contaban con esta nueva reconfiguración. El programa de reconfiguración de las cabinas de los Boeing 767-300 debería estar finalizado el tercer trimestre de 2008, mientras que la reconfiguración de los aviones Airbus A340 comenzará en octubre de 2008 para estar finalizada en el segundo trimestre de 2009.

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

### **Cálculo EBITDAR (1)**

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

### **EBITDAR (in US\$ millions)**

	<u>2Q08</u>	<u>2Q07</u>	<u>%Chg</u>
Revenues	1,072.4	772.9	38.8%
<u>Operating Expenses</u>	<u>(1,028.6)</u>	<u>(713.6)</u>	<u>44.2%</u>
Operating Income	43.8	59.3	-26.2%
<u>Depreciation and Amortization</u>	<u>42.9</u>	<u>35.2</u>	<u>21.9%</u>
EBITDA	86.7	94.5	-8.3%
EBITDA Margin	8.1%	12.2%	
<u>Aircraft Rentals</u>	<u>38.1</u>	<u>38.3</u>	<u>-0.4%</u>
EBITDAR	124.8	132.8	-6.0%
EBITDAR Margin	11.6%	17.2%	

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas GAAP 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 medidas llamadas de la misma forma por otras compañías

### **Eventos Recientes**

#### **Nueva Filial de LAN CARGO en Colombia**

En julio de 2008, LAN CARGO anunció que había recibido la autorización para la creación de una nueva aerolínea, filial de carga en Colombia. LAN CARGO estima que el proceso de certificación técnica y operacional de la compañía tomará aproximadamente seis meses en ser finalizada, lo que significa que la nueva operación se iniciaría el primer trimestre de 2009 en ese país.

Plan de Flota.

Durante el trimestre, LAN culminó el proceso de renovación de flota de corto alcance, al retirar de operaciones el último Boeing 737-200 de pasajeros. De esta forma, LAN ofrece una de las flotas más modernas del mundo ya que sólo opera con nuevos aviones de la familia Airbus A320 en sus mercados regionales y domésticos.

LAN se ha embarcado en un significativo plan de expansión de flota, que incluye la entrega de 19 aviones de pasajeros en 2008, ocho de los cuales han sido recibidos durante el primer trimestre de 2008.

Durante el trimestre, la Compañía continuó planeando la expansión de su flota. En el segundo trimestre de 2008, LAN recibió tres aviones Airbus A318 y una aeronave Airbus A320 destinados a las operaciones domésticas y regionales de corto alcance, en conjunto con dos aviones de pasajeros Boeing 767-300.

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

<b>Año Finalizado en</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>FLOTA PASAJEROS</b>					
737-200	9*	-	-	-	-
A320/A319/A318	37	50	51	57	66
767-300 ER	22	26	28	28	28
787-9 ER	-	-	-	-	-
A340-300	5	5	5	5	5
<b>TOTAL FLOTA PASAJEROS</b>	<b>73</b>	<b>81</b>	<b>84</b>	<b>90</b>	<b>99</b>
<b>FLOTA CARGA</b>					
737-200 F	1	-	-	-	-
767-300 F	9	9	9	9	9
777-300 F	-	-	2	2	3
<b>TOTAL FLOTA CARGA</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>83</b>	<b>90</b>	<b>95</b>	<b>101</b>	<b>111</b>
Total Capex US\$ millones	471	839	364	249	496

Perspectiva

El rendimiento operacional de LAN del primer semestre proporciona una sólida base para el crecimiento y rentabilidad de largo plazo de la Compañía. Como consecuencia, LAN está en posición de planificar una expansión de capacidad en respuesta a las oportunidades de crecimiento, a la vez que aprovecha oportunidades para mejorar su rendimiento en costos. Combinados, estos elementos permitirán a la Compañía consolidar su posición de aerolínea internacional líder de América Latina.

La Compañía ha revisado sus proyecciones y ahora espera un crecimiento en los ASK de pasajeros de 14-16% en 2008, en vez del crecimiento anteriormente esperado de 16-18%. La reducción en el crecimiento de la capacidad de pasajeros se explica por el retraso de frecuencias adicionales en algunos mercados de largo alcance. Las frecuencias pospuestas van a ser operadas una vez que los "winglets" hayan sido instalados en la flota de aviones Boeing 767-300.

Asimismo, LAN espera que el crecimiento en el negocio de carga derive principalmente de la capacidad generada por el espacio de los *bellies* en los aviones de pasajeros, así como también de arriendos adicionales de modalidad ACMI durante el año, en preparación de la llegada de dos aviones cargueros Boeing 777 en el primer trimestre de 2009 y el inicio de la operación de la nueva filial de LAN CARGO en Colombia. La Compañía ha revisado sus proyecciones y ahora espera un crecimiento en el ATK de carga de 10-12% en 2008, frente al 8-10% previamente esperado.

En el año 2008, LAN recibirá un total de 19 aviones, y en 2009, la Compañía espera la llegada de seis aeronaves de pasajeros y de las primeros dos aeronaves Boeing 777 de carga.

Resultados Consolidados para el Segundo Trimestre

En el segundo trimestre de 2008 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$47,2 millones en comparación con una utilidad neta de US\$42,6 millones para el mismo periodo de 2007, registrando un crecimiento de 10,7%. El margen neto para el trimestre disminuyó de 5,5% en 2007 a 4,4% en 2008.

Este resultado se debe, principalmente, a una mayor demanda en los distintos mercados que opera la compañía y a los altos factores de ocupación que han presentado los vuelos, tanto de pasajeros como de carga.

**El resultado operacional** ascendió a US\$43,8 millones en el segundo trimestre de 2008, comparado con US\$59,3 millones en el segundo trimestre de 2007. **El margen operacional** para el trimestre disminuyó de 7,7% a 4,1%.

**Los ingresos operacionales** aumentaron un 38,8% en comparación con el segundo trimestre de 2007 alcanzando US\$1.072,4 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 36,2% en los **ingresos de pasajeros** a US\$624,2 millones,
- un aumento de 49,0% en los **ingresos de carga** a US\$413,0 millones, y
- una disminución de 5,4% en **otros ingresos** a US\$35,2 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 58% y 39% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 36,2% durante el trimestre, producto de un aumento de 10,4% en el tráfico y un aumento de 23,3% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 70,8% a 71,9% debido a que el crecimiento del tráfico superó el incremento de 8,7% en la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 25,2%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 9,5% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina) además de un aumento de 16,6% que presentó el tráfico doméstico chileno. El tráfico internacional representó un 87% del total del tráfico durante el trimestre. El yield aumentó 23,3%, principalmente como resultado de mejores iniciativas de revenue management, ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI, así como también el impacto de la apreciación del peso chileno en las tarifas domésticas.

Los **ingresos de carga** aumentaron un 49,0% en el trimestre, producto de un incremento de 12,1% en el tráfico y un 32,9% de incremento en los yields. Los yields aumentaron significativamente durante el trimestre como resultado de la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* en las rutas *southbound* que derivaron en aumentos de las tarifas nominales, a la exitosa temporada de semillas y ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI. La capacidad aumentó 14,9% durante el trimestre. Como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 73,7% a 71,9%, dado que el crecimiento en los volúmenes de algunos mercados de exportación *northbound* fueran negativamente afectados por monedas locales más fuertes y mayores precios del combustible. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 29,7% con respecto al segundo trimestre de 2007.

**Otros ingresos** disminuyeron 5,4% principalmente debido a mayores ingresos provenientes de servicios de logística y *courier* y arriendo de aviones, fueron más que compensados por menores ingresos provenientes de una menor venta a bordo. Desde abril de 2008, LAN externalizó la administración del duty free a un proveedor externo, lo que significa que la cifra correspondiente a los ingresos provenientes de la venta a bordo mostrado en la línea de Otros Ingresos, ahora refleja la comisión neta ganada por la Compañía. Adicionalmente, la línea de Otros Ingresos del segundo trimestre de 2007 incluía una compensación por US\$3,4 millones recibida por Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318.

Los **costos operacionales** aumentaron 44,2% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos), aumentaron un 34,7% en comparación con el segundo trimestre de 2007. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron costos adicionales por combustible por US\$157,4 millones. El costo unitario ex fuel aumentó 19,4%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 38,0%, debido principalmente al impacto en los salarios denominados en monedas locales por la apreciación de estas 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** aumentaron 83,8% debido a un incremento de 9,6% en el consumo y un 67,7% de aumento en los precios, y una mayor proporción de uso de flota ACMI, que es menos eficiente en el uso de combustible. Lo anterior fue compensado por eficiencias de combustible resultante de una flota más nueva.
- Las **comisiones a agentes** aumentaron 33,6%, debido principalmente a el aumento de 41,0% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, que fue compensado por una reducción de 0,7 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros en Chile y el negocio de carga en general.

- El ítem **depreciación y amortización** creció 21,9% principalmente debido a la incorporación de cuatro nuevos aviones Boeing 767, tres Airbus A320 y nueve aeronaves Airbus A318, parcialmente compensados por el retiro de la flota Boeing 737-200.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 28,3%, principalmente como resultado del impacto del incremento de las operaciones en 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 23,0%, debido principalmente al incremento de 14,4% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre, así como mayores costos asociados con la externalización de servicios y entretenimiento a bordo.
- El **gasto en arriendo** de aviones permaneció estable, debido a que el decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados producto del retiro de la flota Boeing 737-200 fue compensado por mayores tasas promedio de arriendo y la incorporación de un avión Airbus A340 adicional a la flota de LAN.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 10,1%, dado que el costo adicional resultante de un incremento en la utilización de la flota y mayores tasas de mantenimiento por hora debido al escalamiento en los contratos de mantenimiento, fue más que compensado por una menor provisión de mantenimiento resultante del retiro de la flota de aviones Boeing 737-200 y la mayor proporción de aviones nuevos.
- Otros **gastos operacionales** aumentaron 39,5% debido al aumento de la operación, que derivó en un aumento en los costos de venta y distribución, en conjunto con mayores costos de marketing y en los costos relacionados con el programa de viajero frecuente de la Compañía, LANPASS y a mayores comisiones por tarjetas de crédito debido a la utilización de internet.

A **nivel no operacional**, LAN registró una ganancia de US\$8,8 millones en el segundo trimestre de 2008, comparado con una pérdida de US\$11,0 millones en el segundo trimestre de 2007.

- El **resultado financiero** permaneció estable en US\$3,5 millones.
- Los **costos financieros** aumentaron 13,1% debido al incremento de la deuda de largo plazo promedio relacionado con el financiamiento de la flota.
- En el ítem **Misceláneos**, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$26,9 millones en comparación con una ganancia de US\$4,6 millones en el segundo trimestre de 2007. En el segundo trimestre de 2008, LAN registró una ganancia por cobertura de combustible de US\$29,3 millones (comparado con una ganancia de US\$4,6 millones en el segundo trimestre de 2007) así como también una pérdida de US\$5,6 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$4,6 millones en el segundo trimestre de 2007).

### **Resultados Consolidados para el Primer Semestre**

Para el primer semestre de 2008, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$138,3 millones en comparación con una utilidad neta de US\$128,7 millones en el mismo período de 2007, registrando un incremento de 7,4%. El margen neto disminuyó de 8,0% en 2007 a 6,4% en 2008.

Este resultado se debe, principalmente, a una mayor demanda en los distintos mercados que opera la compañía y a los altos factores de ocupación que han presentado los vuelos, tanto de pasajeros como de carga.

El **resultado operacional** en el primer semestre de 2008 fue de US\$168,0 millones en comparación con US\$182,8 millones del primer semestre de 2007. El **margen operacional** para el semestre disminuyó de 11,4% a 7,8%

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$2.150 millones el primer semestre de 2008, lo que representa un aumento de 34,0% en comparación con el mismo período de 2007. Esto reflejó:

- un crecimiento de 32,3% en los ingresos de pasajeros (a US\$1.317,3 millones),
- un aumento de 41,0% en los ingresos de carga (a US\$751,1 millones), y
- una incremento de 8% en otros ingresos (a US\$81,8 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 61% y 35% del total de ingresos del primer semestre de 2007.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 12,9% en el tráfico y de un aumento de 17,1% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 74,6% a 76,3% debido a que el aumento del tráfico superó el alza

de 10,4% de la capacidad. Los ingresos por ASK aumentaron 19,8%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 11,8% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina) y a un aumento de 20,8% en el tráfico doméstico. El tráfico internacional representó un 87% del total del tráfico durante el año 2007. El yield aumentó debido a incrementos nominales, así como ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI, comparado con el primer semestre de 2007.

Los **ingresos de carga** crecieron 41,0%, debido a un aumento de 11,2% en el tráfico y un incremento de 26,8% en los yields, medido en RTK. Los yields aumentaron principalmente por la continua implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* en las rutas hacia la región, una exitosa temporada de semillas así como ajustes del cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI. La capacidad de carga de aumentó 14,1%. Como resultado, los factores de ocupación disminuyeron de 74,0% a 72,1%, debido a que el crecimiento en el volumen de algunos mercados de exportación *northbound* fueran negativamente afectados por monedas locales más apreciadas y un mayor precio del combustible. Los ingresos medidos en ATK aumentaron 23,6% comparados con el primer semestre de 2007.

**Otros ingresos** aumentaron un 8,0%, por ingresos provenientes del arriendo de aviones y de los servicios de logística y *courier*.

Los **costos operacionales** aumentaron 39,5% en el primer semestre de 2008 comparado con el primer semestre de 2007 mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 8,8%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaran 29,4%. Mayores precios del combustible generaron costos adicionales por US\$271,5 millones. Excluyendo el combustible, los costos por unidad aumentaron 15,3%. Las variaciones por ítem se debieron a:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron 37,5% debido principalmente al impacto en los salarios denominados en monedas locales por la apreciación de estas 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 77,8% debido a un alza de 10,6% en el consumo, un aumento de 60,8% en los precios, y una mayor proporción de uso de capacidad ACMI; menos eficiente en el uso de combustible, parcialmente compensado por eficiencias en el uso de combustible derivados de flota más nueva.
- Las **comisiones a agentes** aumentaron 24,8%, principalmente debido al aumento de 35,3% 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 20,5% principalmente debido a la incorporación de cuatro nuevos aviones Boeing 767-300, tres nuevos aviones Airbus A320 y nueve aeronaves nuevas Airbus A318, parcialmente compensado por el retiro de la flota Boeing 737-200.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 23,2%, principalmente como resultado del impacto del incremento de las operaciones en tasas de aterrizaje y gastos de handling, así como un mayor número de aviones arrendados de modalidad ACMI en el negocio de carga.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 23,0%, debido principalmente que el incremento de 17,0% en el número de pasajeros transportados, así como mayores costos asociados por compensaciones a pasajeros.
- El **gasto en arriendo** de aviones permaneció plano debido a que decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados fue compensado por mayores tasas promedio de arriendo.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 2,4% dado que el costo adicional resultante de un incremento en la utilización de la flota y mayores tasas de mantenimiento por hora debido al escalamiento en los contratos de mantenimiento, fue más que compensado por una menor provisión de mantenimiento resultante del retiro de la flota de aviones Boeing 737-200.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 29,6% debido al aumento de la operación, que derivó en un aumento en los costos de venta y distribución, en conjunto con mayores costos de marketing y en los costos relacionados con el programa de viajero frecuente de la Compañía, LANPASS, y a mayores comisiones por tarjetas de crédito debido a la utilización de Internet.

A nivel **no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$4,4 millones en el primer semestre de 2008 comparado con una pérdida de US\$30,7 millones para el mismo período de 2007.

- El **resultado financiero** disminuyó 17,7% debido a un menor saldo de caja promedio.
- Los **costos financieros** aumentaron 14,6% debido al incremento de la deuda de largo plazo promedio relacionado con el financiamiento de la flota.
- En el **ítem Misceláneos**, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$33,1 millones en comparación con la ganancia de US\$0,2 millones en 2007. En el primer semestre de 2008 se incluye una ganancia de US\$30,7

millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$0,1 millones en 2007) así como también una ganancia de US\$0,4 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$5,2 millones en 2007).

	Para el trimestre terminado el 30 de junio,			Para los primeros seis meses terminados el 30 de junio,		
	2008	2007	Var. %	2008	2007	Var. %
<b>INGRESOS</b>						
Pasajeros	624.164	458.399	36,2%	1.317.343	995.843	32,3%
Carga	413.028	277.261	49,0%	751.124	532.557	41,0%
Otros	35.221	37.246	-5,4%	81.837	75.809	8,0%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1.072.413</b>	<b>772.906</b>	<b>38,8%</b>	<b>2.150.304</b>	<b>1.604.209</b>	<b>34,0%</b>
<b>COSTOS</b>						
Remuneraciones	(155.230)	(112.524)	38,0%	(307.766)	(223.864)	37,5%
Combustible	(389.896)	(212.172)	83,8%	(718.064)	(403.792)	77,8%
Comisiones	(123.320)	(92.338)	33,6%	(236.032)	(189.123)	24,8%
Depreciación y Amortización	(42.868)	(35.180)	21,9%	(86.658)	(71.913)	20,5%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(112.311)	(87.540)	28,3%	(214.712)	(174.236)	23,2%
Servicio a Pasajeros	(20.675)	(16.805)	23,0%	(41.184)	(33.493)	23,0%
Arriendo de Aviones	(38.121)	(38.269)	-0,4%	(76.859)	(76.183)	0,9%
Mantenimiento	(35.279)	(39.237)	-10,1%	(80.715)	(78.846)	2,4%
Otros Costos Operacionales	(110.912)	(79.503)	39,5%	(220.294)	(169.952)	29,6%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>(1.028.612)</b>	<b>(713.568)</b>	<b>44,2%</b>	<b>(1.982.284)</b>	<b>(1.421.402)</b>	<b>39,5%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>43.801</b>	<b>59.338</b>	<b>-26,2%</b>	<b>168.020</b>	<b>182.807</b>	<b>-8,1%</b>
<i>Margen Operacional</i>	4,1%	7,7%	- 3,6 pp,	7,8%	11,4%	- 3,6 pts.
<b>INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES</b>						
Ingresos Financieros	3.491	3.483	0,2%	5.274	6.408	-17,7%
Gastos Financieros	(21.588)	(19.093)	13,1%	(42.746)	(37.316)	14,6%
Misceláneos-Neto	26.849	4.626	480,4%	33.087	201	16361,2%
<b>RESULTADO NO OPERACIONAL</b>	<b>8.752</b>	<b>(10.984)</b>	<b>-179,7%</b>	<b>(4.385)</b>	<b>(30.707)</b>	<b>-85,7%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO</b>	<b>52.553</b>	<b>48.354</b>	<b>8,7%</b>	<b>163.635</b>	<b>152.100</b>	<b>7,6%</b>
Interés Minoritario	3.529	1.622	117,6%	911	1.598	-43,0%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>56.082</b>	<b>49.976</b>	<b>12,2%</b>	<b>164.546</b>	<b>153.698</b>	<b>7,1%</b>
Impuestos	(8.908)	(7.344)	21,3%	(26.282)	(24.977)	5,2%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>47.174</b>	<b>42.632</b>	<b>10,7%</b>	<b>138.264</b>	<b>128.721</b>	<b>7,4%</b>
<i>Margen Neto</i>	4,4%	5,5%	- 1,1 pp,	6,4%	8,0%	- 1,6 pts.
<b>UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>47.174</b>	<b>42.632</b>	<b>10,7%</b>	<b>138.264</b>	<b>128.721</b>	<b>7,4%</b>
<i>Margen Neto</i>	4,4%	5,5%	- 1,1 pp,	6,4%	8,0%	- 1,6 pts.
Total de Acciones	338.790.909	338.790.909		338.790.909	338.790.909	
Utilidad Neta por Acción	0,14	0,13	10,7%	0,41	0,38	7,4%
Utilidad Neta por ADR	0,14	0,13	10,7%	0,41	0,38	7,4%

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

	Para el trimestre terminado el 30 de junio,			Para los primeros seis meses terminados e 30 de junio,		
	2008	2007	Var. %	2008	2007	Var. %
<b>Estadísticas Operacionales</b>						
<b>Sistema</b>						
ATKs (millones)	1.853,2	1.707,6	8,5%	3.735,5	3.434,2	8,8%
ASKs (millones)	8.138,5	7.483,8	8,7%	16.833,9	15.244,9	10,4%
RTKs (millones)	1.271,7	1.141,8	11,4%	2.609,1	2.330,2	12,0%
RPKs (millones)	5.851,8	5.300,1	10,4%	12.836,3	11.367,5	12,9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	68,6%	66,9%	1,8 pp,	69,8%	67,9%	2,0 pp,
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	66,9%	62,9%	4,0 pp,	65,4%	61,1%	4,3 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	81,6	64,4	26,6%	79,3	65,6	20,9%
Ingresos por ATK (US Centavos)	56,0	43,1	29,9%	55,4	44,5	24,4%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	54,6	40,5	34,7%	51,9	40,1	29,4%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	106,8	97,4	9,6%	217,4	196,6	10,6%
<b>Pasajeros</b>						
ASKs (millones)	8.138,5	7.483,8	8,7%	16.833,9	15.244,9	10,4%
RPKs (millones)	5.851,8	5.300,1	10,4%	12.836,3	11.367,5	12,9%
RTKs (millones)	526,7	477,0	10,4%	1.155,3	1.023,1	12,9%
Pasajeros Transportados (miles)	2.835,6	2.479,4	14,4%	6.033,5	5.157,2	17,0%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	71,9%	70,8%	1,1 pp,	76,3%	74,6%	1,7 pp,
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	10,7	8,6	23,3%	10,26	8,76	17,1%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	118,5	96,1	23,3%	114,0	97,3	17,1%
Ingresos/ASK (US Centavos)	7,7	6,1	25,2%	7,8	6,5	19,8%
<b>Carga</b>						
ATKs (miles)	1.036,4	902,0	14,9%	2.015,2	1.765,6	14,1%
RTKs (miles)	745,1	664,8	12,1%	1.453,8	1.307,1	11,2%
Toneladas Transportadas (miles)	167,7	148,9	12,6%	323,5	293,3	10,3%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	71,9%	73,7%	-1,8 pp,	72,1%	74,0%	-1,9 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	55,4	41,7	32,9%	51,7	40,7	26,8%
Ingresos/ATK (US Centavos)	39,9	30,7	29,7%	37,3	30,2	23,6%

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

	Al 30 de junio de 2008		
	Arrendados	Propios	Total
<b>Pasajeros</b>			
Boeing 737-200	0	0	0
Airbus A318-100	0	10	10
Airbus A319-100	5	10	15
Airbus A320-200	11	7	18
Boeing 767-300	12	12	24
Airbus A340-300	5	0	5
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>72</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>34</b>	<b>47</b>	<b>81</b>

\*Durante el primer trimestre, LAN operó entre un y dos aviones Boeing 747 y un avión DC-10 carguero bajo arriendos en modalidad ACMI

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

	Para el trimestre terminado el 30 de junio,		Para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio,	
	2008	2007	2008	2007
Recaudación de deudores por venta	1.323.182	615.182	2.553.392	1.439.085
Ingresos financieros percibidos	3.206	2.817	4.189	5.158
Otros ingresos percibidos	34.098	5.179	43.160	7.490
Pago a proveedores y personal	(1.128.179)	(438.376)	(2.226.748)	(1.129.811)
Intereses pagados	(20.453)	(18.579)	(41.607)	(36.761)
Impuesto a la renta pagado	(10.504)	(3.792)	(14.327)	(8.186)
Otros gastos pagados	(1.403)	(769)	(11.958)	(6.076)
IVA y otros similares pagados	(25.588)	(9.990)	(37.467)	(19.448)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN</b>	<b>174.359</b>	<b>151.672</b>	<b>268.634</b>	<b>251.451</b>
Colocación de acciones de pago	-	319.141	-	319.141
Obtención de préstamos	246.664	199.059	309.594	241.811
Otros desembolsos por financiamiento	(3.178)	(2.966)	(6.302)	(5.882)
Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas	-	-	-	-
Pago de dividendos	(6.274)	(53.083)	(126.090)	(120.810)
Pago de préstamos	(23.256)	(144.824)	(45.368)	(163.156)
Otros	-	(2.390)	-	(2.390)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>	<b>213.956</b>	<b>314.937</b>	<b>131.834</b>	<b>268.714</b>
Incorporación de activos fijos	(278.789)	(191.070)	(424.098)	(305.026)
Ventas de activo fijo	5.060	(1.296)	5.194	119
Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones	5.274	675	9.779	5.426
Inversiones permanentes	-	-	-	-
Inversiones en instrumentos financieros	-	-	-	-
Otros	(2.311)	(1.291)	(4.927)	(2.291)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>	<b>(270.766)</b>	<b>(192.982)</b>	<b>(414.052)</b>	<b>(301.772)</b>
<b>Flujo Neto Total del Periodo</b>	<b>117.549</b>	<b>273.627</b>	<b>(13.584)</b>	<b>218.393</b>
<b>Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente</b>	<b>154</b>	<b>(4)</b>	<b>163</b>	<b>(87)</b>
<b>Variación neta del efectivo y efectivo equivalente</b>	<b>117.703</b>	<b>273.623</b>	<b>(13.421)</b>	<b>218.306</b>
<b>Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente</b>	<b>314.491</b>	<b>144.179</b>	<b>445.615</b>	<b>199.496</b>
<b>Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente</b>	<b>432.194</b>	<b>417.802</b>	<b>432.194</b>	<b>417.802</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\$15,5 millones al 30 de junio de 2007 y US\$16,8 millones al 30 de junio de 2008.

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

	<b>Al 30 de junio de,</b>	
	<b>2008</b>	<b>2007</b>
<b>ACTIVOS</b>		
<b>ACTIVOS CIRCULANTES</b>		
Disponible	14.344	10.468
Depósitos a Plazo	288.801	288.721
Valores Negociables	145.800	134.093
Documentos y Cuentas por Cobrar	529.856	411.038
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	400	7.010
Inventarios	73.167	56.848
Impuestos por Recuperar	73.077	44.217
Gastos Pagados por Anticipado	22.401	18.100
Impuestos Diferidos	8.113	10.313
Otros activos circulantes	136.855	23.216
<b>Total Activos Circulantes</b>	<b>1.292.814</b>	<b>1.004.024</b>
<b>ACTIVO FIJO (neto)</b>		
Aviones	2.340.519	1.709.196
Otros	288.521	242.579
<b>Total Activo Fijo</b>	<b>2.629.040</b>	<b>1.951.775</b>
<b>OTROS ACTIVOS</b>		
Inversiones	3.063	3.260
Menor Valor Inversiones	33.985	35.791
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	0	0
Deudores a Largo Plazo	8.632	5.383
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	370.514	350.150
<b>Total Otros Activos</b>	<b>416.194</b>	<b>394.584</b>
<b>Total Activos</b>	<b>4.338.048</b>	<b>3.350.383</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	122.885	81.089
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	75.677	73.030
Dividendos por Pagar	256	123
Cuentas por Pagar	348.599	242.407
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	317	155
Acreedores Varios	0	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	387.832	286.459
Otros Pasivos Circulantes	275.355	157.469
<b>Total Pasivos Circulantes</b>	<b>1.210.921</b>	<b>840.732</b>
<b>PASIVOS A LARGO PLAZO</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	1.472.181	1.004.626
Acreedores Varios	0	30
Provisiones	96.755	57.609
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	0	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	30.648	8.888
Impuestos Diferidos	195.157	142.813
Obligaciones por Leasing de Capital	206.699	260.458
Otros Pasivos a Largo Plazo	988	14.369
<b>Total Pasivos a Largo Plazo</b>	<b>2.002.428</b>	<b>1.488.793</b>
<b>INTERÉS MINORITARIO</b>	<b>3.819</b>	<b>2.126</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Capital Pagado	453.444	453.444
Reservas	339	230
Dividendos Provisorios	0	0
Utilidades Acumuladas	667.097	565.058
<b>Total Patrimonio</b>	<b>1.120.880</b>	<b>1.018.732</b>
<b>Total Pasivos y Patrimonio</b>	<b>4.338.048</b>	<b>3.350.383</b>