

## LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$91,1 MILLONES PARA EL PRIMER TRIMESTRE DE 2008

Santiago, Chile, 29 de abril 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 primer trimestre terminado el 31 de marzo de 2008. "LAN", o "la Compañía" hace referencia a la entidad consolidada que incluye varias 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\$91,1 millones para el primer trimestre de 2008, un incremento de 5,8% comparado con la utilidad neta del mismo periodo de 2007, que ascendió a US\$86,1 millones.
- El resultado operacional del primer trimestre de 2008 ascendió a US\$124,2 millones, comparado con US\$123,5 millones en el primer trimestre de 2007, con una disminución en el margen operacional de 3.3 puntos porcentuales de 14,9% a 11,5%. Lo anterior fue resultado principalmente de un mayor precio del combustible, que derivó en mayores costos de combustible por US\$114,3 millones durante el trimestre.
- Los ingresos totales para del trimestre ascendieron a US\$1.077,9 millones comparado con US\$831,3 millones en el primer trimestre de 2007 debido a un 29,0% de incremento en los ingresos de pasajeros, un aumento de 32,4% en los ingresos de carga y un incremento en otros ingresos por 20,9%. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 64% y 31% del total de ingresos, respectivamente, en el primer trimestre de 2008. Este crecimiento en los ingresos del área de pasajeros se debe, principalmente, a la expansión en las operaciones internacionales de la compañía, y al crecimiento en diferentes mercados domésticos. El crecimiento en los ingresos de carga se debe principalmente al incremento en los flujos de carga southbound hacia la región.
- Continuando con la expansión y renovación de su flota, LAN recibió dos nuevos aviones de pasajeros Airbus A318 durante el primer trimestre de 2008. Con el objeto de acomodar mejor nuestro futuro crecimiento en los mercados de corto alcance, LAN llegó a un acuerdo con Airbus para cambiar cinco aeronaves Airbus A318 programadas originalmente para ser recibidas en 2008 por cinco aviones Airbus A319 con mayor capacidad. Esta modificación implicará algunos cambios en el programa de entrega, con tres aeronaves Airbus A319 que serán recibidos en el primer trimestre de 2009 en vez de ser recibidos el cuarto trimestre de 2008 como originalmente estaba planeado para los aviones Airbus A318.
- El 7 de abril de 2008, Fitch Ratings reafirmó el rating de clasificación en escala internacional de LAN de "BBB", con perspectiva "estable". Esta clasificación confirma a LAN como una de las pocas aerolíneas "investment grade" en el mundo.
- LAN se convirtió en la primera aerolínea de América Latina en comprometerse con la iniciativa "Green Aviation Partners", cuyo objetivo es promover la preservación del medio ambiente y contribuir a la reducción de las emisiones de CO2. El acuerdo –impulsado por IATA en conjunto con LAN- ha contado con el patrocinio de importantes organizaciones de la industria: Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC); Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA).
- Durante el trimestre LAN continuó destacándose en el entorno internacional. En febrero, la compañía fue seleccionada como la "Mejor Aerolínea en América Latina" en el ranking anual elaborado por la revista Latin Trade. En marzo, la prestigiosa revista financiera internacional, Euromoney, publicó su ranking anual "Best Managed Companies in Latin America". LAN fue seleccionada la compañía "mejor administrada de Latinoamérica", distinguiendo la excelencia de su gestión. El análisis consideró aspectos tales como fortalezas de mercado, rentabilidad, potencial de crecimiento y utilidades, además de la calidad de su gobierno corporativo y responsabilidad social. También se destacó la constante y proactiva comunicación de LAN con la comunidad financiera internacional.

## **Resultados Primer Trimestre 2008**

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$91,1 millones para el primer trimestre de 2008. El crecimiento de 29,7% en los ingresos del trimestre representa un gran logro para la Compañía dado que sobrepasó significativamente el 9% de expansión en la operación, medido por ATK Sistema. El resultado operacional de LAN disminuyó de 14,9% a 11,5%, principalmente como consecuencia de mayores costos de combustible, que representaron US\$114,3 millones de costos adicionales para el trimestre. Considerando los resultados de la cobertura de combustible obtenida en el primer trimestre de los años 2008 y 2007 (que son contabilizados como parte del resultado no operacional), el resultado operacional habría ascendido a US\$125,7 millones en el actual trimestre, un incremento de 5,6% sobre el primer 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 29,0% debido a un 12,0% de incremento en la capacidad y un 15,1% 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 78,2% a 80,3% en conjunto con un aumento de 12,0% en los yields durante el trimestre. Durante el primer trimestre, la Compañía administró capacidad para responder al crecimiento en la demanda y las oportunidades de mercado. En consecuencia, la capacidad creció en la mayoría de las rutas de LAN, con el mayor crecimiento de la capacidad en las rutas internacionales de largo alcance. La capacidad también aumentó significativamente en todos los mercados domésticos de la Compañía, es decir Chile, Perú y Argentina. Durante el trimestre, los yields aumentaron, principalmente como resultado de mejores iniciativas de *revenue management*, un mejor mix de cabina, mayores trasposos del costo del fuel derivados de los mayores precios del WTI, así como también el impacto de la apreciación del peso chileno en las tarifas domésticas.

La estrategia de LAN en el negocio de carga busca racionalizar su capacidad de expansión enfocándose sólo en las rutas más rentables. La implementación de esta estrategia durante el primer trimestre de 2008 continúa logrando importantes mejoras de rentabilidad. Durante el primer trimestre de 2008, los ingresos de carga aumentaron 32,4% debido a un incremento de un 13,4% en la capacidad y un aumento en los ingresos por unidad de un 16,8% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad aumentó principalmente por un incremento en los yields de 20,0%, que más que compensaron una disminución de 2,0 puntos porcentuales en el factor de ocupación, de 74,4% a 72,4%. Los yields aumentaron significativamente durante el trimestre como resultado de la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* en las rutas *southbound*, por la temprano y exitoso inicio de la temporada de semillas y por mayores trasposos del mayor precio de combustible a través de su red de rutas.

Los costos operacionales aumentaron 34,7% comparado con el primer trimestre de 2007, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses) se incrementaron en un 24,1%. Mayores precios del combustible generaron costos adicionales de combustible por US\$114,3 millones para el trimestre. Excluyendo el combustible, los costos unitarios crecieron 11,3%, principalmente debido al impacto de la apreciación de las monedas locales y la inflación en las remuneraciones.

Durante el primer trimestre de 2008 LAN registró una pérdida no operacional de US\$13,1 millones comparado con una pérdida no operacional de US\$19,7 millones en el primer trimestre de 2007. En el primer 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 disminuyeron de US\$2,9 millones a US\$1,8 millones. La Compañía registró una ganancia de US\$1,5 millones por cobertura de combustible en el primer trimestre de 2008, comparado con una pérdida de US\$4,5 millones en el primer trimestre de 2007. LAN ha cubierto aproximadamente un 42% de sus requerimientos de combustible para el segundo trimestre, y aproximadamente un 50% para la segunda mitad del año 2008.

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\$422 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 31 de marzo de 2008, 17 de los 22 Boeing 767-300 de pasajeros de LAN contaban con esta nueva reconfiguración.

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 US\$ millones)**

|                               | <u>1Q08</u> | <u>1Q07</u> | <u>%Chg</u> |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Revenues                      | 1.077,9     | 831,3       | 29,7%       |
| Operating Expenses            | -953,7      | -707,8      | 34,7%       |
| Operating Income              | 124,2       | 123,5       | 0,6%        |
| Depreciation and Amortization | 43,8        | 36,7        | 19,2%       |
| EBITDA                        | 168,0       | 160,2       | 4,9%        |
| EBITDA Margin                 | 15,6%       | 19,3%       |             |
| Aircraft Rentals              | 38,7        | 37,9        | 2,2%        |
| EBITDAR                       | 206,7       | 198,1       | 4,4%        |
| EBITDAR Margin                | 19,2%       | 23,8%       |             |

(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**

#### Nuevo Modelo de negocios para la Operación Doméstica / Regional

Durante el primer trimestre, LAN continuó observando los excelentes resultados tras el lanzamiento de su nuevo modelo de negocios para operaciones de corto alcance en las rutas domésticas de Perú y Chile. El tráfico doméstico en Chile creció 24,3% durante el trimestre mientras el factor de ocupación doméstico tuvo un incremento de 69,5% a 77,9%, derivado en gran medida de una reducción en tarifas de hasta 35% aproximadamente en las clases de tarifas más bajas. Al mismo tiempo, el CASK en la operación doméstica ha sido reducido producto de una flota Airbus más grande, mayores tasas de utilización, una mayor distancia de viaje, y menores costos de distribución, como resultado de una reducción en las comisiones a las agencias y a una mayor venta por Internet. Las ventas por Internet en la operación doméstica chilena se incrementó de 18% en diciembre de 2006 a 46% en marzo de 2008.

#### Información de Dividendos

El 10 de abril de 2008, la Junta Ordinaria de Accionistas aprobó el pago de un dividendo final correspondiente a la utilidad neta para el ejercicio 2008, en un monto de US\$0,01720 por acción. Este dividendo será pagado el 8 de mayo de 2008, a todos los accionistas vigentes al 2 de mayo de 2008.

#### Plan de Flota

Durante el trimestre, LAN continuó planeando la expansión de su flota. En el primer trimestre de 2008, la compañía recibió dos aviones Airbus A318 destinados para las operaciones domésticas y regionales de corto alcance. Con el objeto de acomodar mejor su futuro crecimiento en los mercados de corto alcance, LAN llegó a un acuerdo con Airbus para cambiar cinco aeronaves Airbus A318 programadas originalmente para ser recibidas en 2008 por cinco aviones Airbus A319 con mayor capacidad. Esta modificación implicará algunos cambios en el

programa de entrega, con tres aeronaves Airbus A319 que serán recibidos en el primer trimestre de 2009 en vez de ser recibidos el cuarto trimestre de 2008 como originalmente estaba planeado para los aviones Airbus A318.

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                     | -           | -           | -           | -           | 4           |
| 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>103</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>TOTALFLOTA</b>            | <b>83</b>   | <b>90</b>   | <b>95</b>   | <b>101</b>  | <b>115</b>  |
| Total Capex US\$ millones    | 471         | 839         | 364         | 249         | 496         |

### **Perspectiva**

El rendimiento operacional del primer trimestre 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.

LAN está embarcada en un significativo programa de expansión de flota, que incluye la incorporación de 19 aviones de pasajeros en 2008, destinado en parte a reemplazar la flota Boeing 737-200 que será retirada durante el segundo trimestre de 2008. La Compañía ha revisado sus proyecciones y ahora espera un crecimiento en los ASK de pasajeros de 16-18% en 2008, en vez del crecimiento anteriormente esperado de 20-22%. La reducción en el crecimiento de la capacidad de pasajeros se explica por el retraso en el programa de entrega de tres aviones Airbus A319, la reprogramación de frecuencias adicionales en algunos mercados de largo alcance, y por la decisión de la Compañía de adelantar ciertos chequeos de mantenimiento con el objeto de anticipar la instalación de "winglets" en la flota de los Boeing 767. 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 posibles arriendos adicionales de modalidad ACMI en 2008, en preparación de la llegada de dos aviones cargueros Boeing 777, a ser entregados en el primer trimestre de 2009. Como resultado, la Compañía estima un crecimiento en el ATK de carga de 8-10% en 2008.

En el año 2009, LAN espera recibir seis aviones de pasajeros y sus primeras dos aeronaves cargueros Boeing 777.

### **Resultados Consolidados para el Primer Trimestre**

En el primer trimestre de 2008 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$91,1 millones en comparación con una utilidad neta de US\$86,1 millones para el mismo período de 2007, registrando un crecimiento de 5,8%. El margen neto para el trimestre disminuyó de 10,4% en 2007 a 8,5% en 2008.

**El resultado operacional** ascendió a US\$124,2 millones en el primer trimestre de 2008, comparado con US\$123,5 millones en el primer trimestre de 2007. **El margen operacional** para el trimestre disminuyó de 14,9% a 11,5%

**Los ingresos operacionales** aumentaron un 29,7% en comparación con el primer trimestre de 2007 alcanzando US\$1.077,9 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 29,0% en los **ingresos de pasajeros** a US\$693,2 millones,
- un aumento de 32,4% en los **ingresos de carga** a US\$338,1 millones, y
- un aumento de 20,9% en **otros ingresos** a US\$46,6 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 64% y 31% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 15,1% en el tráfico y un aumento de 12,0% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 78,2% a 80,3% debido a que el crecimiento del tráfico superó el incremento de 12,0% en la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 15,1%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 13,8% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina) además de un aumento de 24,3% que presentó el tráfico doméstico chileno. El tráfico internacional representó un 86% del total del tráfico durante el trimestre. El yield aumentó 12,0%, principalmente como resultado de mejores iniciativas de revenue management, un mejor mix de cabina, mayores traspasos del costo del fuel derivados de los mayores precios del WTI, así como también el impacto de la apreciación del peso chileno en las tarifas domésticas.

Los **ingresos de carga** aumentaron un 32,4% en el trimestre, producto de un incremento de 10,3% en el tráfico y un 20% 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*, por la temprano y exitoso inicio de la temporada de semillas y por mayores traspasos del mayor precio de combustible a través de su red de rutas. La Capacidad aumentó 13,4% durante el trimestre. Como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 74,4% a 72,4%, debido al efecto de monedas más sólidas y un mayor precio del combustible en algunos mercados de exportación *northbound*. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 16,8% con respecto al primer trimestre de 2007.

**Otros ingresos** aumentaron 20,9% principalmente debido a mayores ingresos provenientes de venta a bordo y arriendo de aviones, y servicios de mantenimiento y *handling*. Adicionalmente, la Compañía recibió US\$5,7 millones de Airbus relacionado con el cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318. Estos efectos fueron parcialmente compensados por la venta durante el segundo trimestre de 2007 de las subsidiarias de Lan Logistic Corp, incluyendo las compañías con base en Miami Lan Box Inc y la compañía courier SkyNet SA, que no eran parte del negocio operativo como aerolínea de la Compañía.

Los **costos operacionales** aumentaron 34,7% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos), aumentaron un 24,1% en comparación con el primer trimestre de 2007. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron costos adicionales por combustible por US\$114,3 millones. El costo unitario exfuel aumentó 11,3%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 37,0%, debido principalmente a el 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 71,3% debido a un incremento de 11,6% en el consumo y un 53,5% de aumento en los precios, compensado por eficiencias de combustible resultante de una flota más nueva.
- Las **comisiones a agentes** aumentaron 16,5%, debido principalmente a el aumento de 30,1% 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 en Chile.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 19,2% principalmente debido a la incorporación de tres nuevos aviones Boeing 767, dos Airbus A320 y siete aeronaves Airbus A318, parcialmente compensados por el retiro del avión carguero Boeing 737.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 18,1%, principalmente como resultado de el 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 22,9%, debido principalmente al incremento de 19,4% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre, así como también mayores costos asociados por compensaciones a pasajeros, lo que fue parcialmente compensado por cambios en el mix de pasajeros y rutas.

- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 2,2%, dado a que el decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados 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** aumentó 14,7%, principalmente debido a la expansión en las operaciones, una flota más grande y un incremento en la utilización de la flota, así como también mayores tasas de mantenimiento por hora debido al escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** aumentaron 20,9% debido al aumento de la operación, que derivó en un aumento en los costos de venta en conjunto con mayores costos de marketing y en los costos relacionados con el programa de viajero frecuente de la Compañía, "LanPass".

A **nivel no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$13,1 millones en el primer trimestre de 2008, comparado con una pérdida de US\$19,7 millones en el primer trimestre de 2007.

- El **resultado financiero** disminuyó 39,1% de US\$2,9 millones a US\$1,8 millones.
- Los **costos financieros** aumentaron 16,1% 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\$6,2 millones en comparación con una pérdida de US\$4,4 millones en el primer trimestre de 2007. En el primer trimestre de 2008, LAN registró una ganancia por cobertura de combustible por US\$1,5 millones (comparado con una pérdida de US\$4,5 millones en el primer trimestre de 2007) así como también una ganancia de US\$6,0 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$0,7 millones en el primer trimestre de 2007).

**Para el trimestre terminado el  
31 de marzo**

|  | 2008 | 2007 | Var. % |
|--|------|------|--------|
|--|------|------|--------|

**INGRESOS**

|           |         |         |       |
|-----------|---------|---------|-------|
| Pasajeros | 693.179 | 537.445 | 29,0% |
| Carga     | 338.096 | 255.297 | 32,4% |
| Otros     | 46.616  | 38.563  | 20,9% |

|                                     |                  |                |              |
|-------------------------------------|------------------|----------------|--------------|
| <b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b> | <b>1.077.891</b> | <b>831.305</b> | <b>29,7%</b> |
|-------------------------------------|------------------|----------------|--------------|

**COSTOS**

|                                       |           |           |       |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-------|
| Remuneraciones                        | (152.536) | (111.340) | 37,0% |
| Combustible                           | (328.168) | (191.620) | 71,3% |
| Comisiones                            | (112.712) | (96.785)  | 16,5% |
| Depreciación y Amortización           | (43.790)  | (36.734)  | 19,2% |
| Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje | (102.401) | (86.696)  | 18,1% |
| Servicio a Pasajeros                  | (20.509)  | (16.688)  | 22,9% |
| Arriendo de Aviones                   | (38.738)  | (37.913)  | 2,2%  |
| Mantenimiento                         | (45.436)  | (39.609)  | 14,7% |
| Otros Costos Operacionales            | (109.382) | (90.449)  | 20,9% |

|                                   |                  |                  |              |
|-----------------------------------|------------------|------------------|--------------|
| <b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b> | <b>(953.672)</b> | <b>(707.834)</b> | <b>34,7%</b> |
|-----------------------------------|------------------|------------------|--------------|

**RESULTADO OPERACIONAL**

|                |                |             |
|----------------|----------------|-------------|
| <b>124.219</b> | <b>123.471</b> | <b>0,6%</b> |
|----------------|----------------|-------------|

|                           |              |              |                  |
|---------------------------|--------------|--------------|------------------|
| <i>Margen Operacional</i> | <i>11,5%</i> | <i>14,9%</i> | <i>- 3,3 pp,</i> |
|---------------------------|--------------|--------------|------------------|

**INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES**

|                      |          |          |         |
|----------------------|----------|----------|---------|
| Ingresos Financieros | 1.783    | 2.926    | -39,1%  |
| Gastos Financieros   | (21.158) | (18.223) | 16,1%   |
| Misceláneos-Neto     | 6.238    | (4.429)  | -240,8% |

|                                 |                 |                 |               |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|---------------|
| <b>RESULTADO NO OPERACIONAL</b> | <b>(13.137)</b> | <b>(19.726)</b> | <b>-33,4%</b> |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|---------------|

**RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO**

|                |                |             |
|----------------|----------------|-------------|
| <b>111.082</b> | <b>103.745</b> | <b>7,1%</b> |
|----------------|----------------|-------------|

|                     |         |      |          |
|---------------------|---------|------|----------|
| Interés Minoritario | (2.618) | (24) | 10808,3% |
|---------------------|---------|------|----------|

**UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS**

|                |                |             |
|----------------|----------------|-------------|
| <b>108.464</b> | <b>103.721</b> | <b>4,6%</b> |
|----------------|----------------|-------------|

|           |          |          |       |
|-----------|----------|----------|-------|
| Impuestos | (17.374) | (17.632) | -1,5% |
|-----------|----------|----------|-------|

**UTILIDAD NETA**

|               |               |             |
|---------------|---------------|-------------|
| <b>91.090</b> | <b>86.089</b> | <b>5,8%</b> |
|---------------|---------------|-------------|

|                    |             |              |                  |
|--------------------|-------------|--------------|------------------|
| <i>Margen Neto</i> | <i>8,5%</i> | <i>10,4%</i> | <i>- 1,9 pp,</i> |
|--------------------|-------------|--------------|------------------|

**UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS**

|               |               |             |
|---------------|---------------|-------------|
| <b>91.090</b> | <b>86.089</b> | <b>5,8%</b> |
|---------------|---------------|-------------|

|                    |             |              |                  |
|--------------------|-------------|--------------|------------------|
| <i>Margen Neto</i> | <i>8,5%</i> | <i>10,4%</i> | <i>- 1,9 pp,</i> |
|--------------------|-------------|--------------|------------------|

|                          |             |             |       |
|--------------------------|-------------|-------------|-------|
| Total de Acciones        | 338.790.909 | 318.909.090 |       |
| Utilidad Neta por Acción | 0,27        | 0,27        | -0,4% |
| Utilidad Neta por ADR    | 0,27        | 0,27        | -0,4% |

|  | 2008    | 2007    | Var. %   |
|--|---------|---------|----------|
| <b>Estadísticas Operacionales</b>                  |         |         |          |
| <b>Sistema</b>                                     |         |         |          |
| ATKs (millones)                                    | 1.882,4 | 1.726,6 | 9,0%     |
| ASKs (millones)                                    | 8.695,4 | 7.761,1 | 12,0%    |
| RTKs (millones)                                    | 1.337,3 | 1.188,4 | 12,5%    |
| RPKs (millones)                                    | 6.984,4 | 6.067,4 | 15,1%    |
| Factor de Ocupación (basado en ATKs)%              | 71,0%   | 68,8%   | 2,2 pp,  |
| Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)% | 63,8%   | 59,4%   | 4,4 pp,  |
| Yield basado en RTKs (US Centavos)                 | 77,1    | 66,7    | 15,6%    |
| Ingresos por ATK (US Centavos)                     | 54,8    | 45,9    | 19,3%    |
| Costos Operacionales por ATK (US Centavos)         | 49,2    | 39,6    | 24,1%    |
| Galones de Combustible Utilizados (Miles)          | 110,6   | 99,1    | 11,6%    |
| <b>Pasajeros</b>                                   |         |         |          |
| ASKs (millones)                                    | 8.695,4 | 7.761,1 | 12,0%    |
| RPKs (millones)                                    | 6.984,4 | 6.067,4 | 15,1%    |
| RTKs (millones)                                    | 628,6   | 546,1   | 15,1%    |
| Pasajeros Transportados (miles)                    | 3.197,9 | 2.677,8 | 19,4%    |
| Factor de Ocupación (basado en ASKs) %             | 80,3%   | 78,2%   | 2,1 pp,  |
| Yield (basado en RPKs, US Centavos)                | 9,9     | 8,9     | 12,0%    |
| Yield (basado en RTKs, US Centavos)                | 110,3   | 98,4    | 12,0%    |
| Ingresos/ASK (US Centavos)                         | 8,0     | 6,9     | 15,1%    |
| <b>Carga</b>                                       |         |         |          |
| ATKs (miles)                                       | 978,9   | 863,6   | 13,4%    |
| RTKs (miles)                                       | 708,7   | 642,4   | 10,3%    |
| Toneladas Transportadas (miles)                    | 155,9   | 144,4   | 7,9%     |
| Factor de Ocupación (basado en ATKs) %             | 72,4%   | 74,4%   | -2,0 pp, |
| Yield basado en RTKs (US Centavos)                 | 47,7    | 39,7    | 20,0%    |
| Ingresos/ATK (US Centavos)                         | 34,5    | 29,6    | 16,8%    |

|                    | Al 31 de marzo de 2008 |           |           |
|--------------------|------------------------|-----------|-----------|
|                    | Arrendados             | Propios   | Total     |
| <b>Pasajeros</b>   |                        |           |           |
| Boeing 737-200     | 5                      | 1         | 6         |
| Airbus A318-100    | 0                      | 7         | 7         |
| Airbus A319-100    | 5                      | 10        | 15        |
| Airbus A320-200    | 11                     | 6         | 17        |
| Boeing 767-300     | 12                     | 10        | 22        |
| Airbus A340-300    | 5                      | 0         | 5         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>38</b>              | <b>34</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>39</b>              | <b>42</b> | <b>81</b> |

\*Durante el primer trimestre, LAN operó entre dos y tres aviones Boeing 747 y entre uno y dos DC-10 cargueros bajo arriendos en modalidad ACMI

Nota: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico, un avión Boeing 737 arrendado a Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A. y dos aeronaves Boeing 737 arrendada a Sky Services S.A..

|  | Para el trimestre terminado el |                  |
|--|--------------------------------|------------------|
|  | 31 de marzo                    |                  |
|  | 2008                           | 2007             |
| Recaudación de deudores por venta                                      | 1.230.210                      | 823.903          |
| Ingresos financieros percibidos  | 983                            | 2.341            |
| Otros ingresos percibidos  | 9.062                          | 2.311            |
| Pago a proveedores y personal  | (1.098.569)                    | (691.435)        |
| Intereses pagados  | (21.154)                       | (18.182)         |
| Impuesto a la renta pagado   | (3.823)                        | (4.394)          |
| Otros gastos pagados   | (10.555)                       | (5.307)          |
| IVA y otros similares pagados  | (11.879)                       | (9.458)          |
| <b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN</b>            | <b>94.275</b>                  | <b>99.779</b>    |
| Colocación de acciones de pago   | -                              | -                |
| Obtención de préstamos   | 62.930                         | 42.752           |
| Otros desembolsos por financiamiento                                   | (3.124)                        | (2.916)          |
| Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas                  | -                              | -                |
| Pago de dividendos   | (119.816)                      | (67.727)         |
| Pago de préstamos  | (22.112)                       | (18.332)         |
| Otros  | -                              | -                |
| <b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>          | <b>(82.122)</b>                | <b>(46.223)</b>  |
| Incorporación de activos fijos   | (145.309)                      | (113.956)        |
| Ventas de activo fijo  | 134                            | 1.415            |
| Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones                  | 4.505                          | 4.751            |
| Inversiones permanentes  | -                              | -                |
| Inversiones en instrumentos financieros                                | -                              | -                |
| Otros  | (2.616)                        | (1.000)          |
| <b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>               | <b>(143.286)</b>               | <b>(108.790)</b> |
| <b>Flujo Neto Total del Período</b>                                    | <b>(131.133)</b>               | <b>(55.234)</b>  |
| <b>Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente</b> | <b>9</b>                       | <b>(83)</b>      |
| <b>Variación neta del efectivo y efectivo equivalente</b>              | <b>(131.124)</b>               | <b>(55.317)</b>  |
| <b>Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente</b>               | <b>445.615</b>                 | <b>199.496</b>   |
| <b>Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente</b>                 | <b>314.491</b>                 | <b>144.179</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 31 de marzo de 2007 y US\$20,8 millones al 31 de marzo de 2008.

## LAN Airlines S.A.

## Balance Consolidado (en miles de US\$)

|  | Al 31 de marzo de, |                  |
|--|--------------------|------------------|
|  | 2008               | 2007             |
| <b>ACTIVOS</b>   |                    |                  |
| <b>ACTIVOS CIRCULANTES</b>   |                    |                  |
| Disponibles  | 11.123             | 7.760            |
| Depósitos a Plazo  | 205.116            | 68.754           |
| Valores Negociables  | 119.038            | 83.210           |
| Documentos y Cuentas por Cobrar  | 515.167            | 392.345          |
| Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas                              | 322                | 6.460            |
| Inventarios  | 59.167             | 53.515           |
| Impuestos por Recuperar  | 84.374             | 38.244           |
| Gastos Pagados por Anticipado  | 27.450             | 23.257           |
| Impuestos Diferidos  | 7.204              | 7.974            |
| Otros activos circulantes  | 16.264             | 23.978           |
| <b>Total Activos Circulantes</b>   | <b>1.045.225</b>   | <b>705.497</b>   |
| <b>ACTIVO FIJO (neto)</b>  |                    |                  |
| Aviones  | 2.083.973          | 1.602.377        |
| Otros  | 303.771            | 242.191          |
| <b>Total Activo Fijo</b>   | <b>2.387.744</b>   | <b>1.844.568</b> |
| <b>OTROS ACTIVOS</b>   |                    |                  |
| Inversiones  | 3.735              | 3.393            |
| Menor Valor Inversiones  | 34.713             | 42.615           |
| Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas                              | 0                  | 78               |
| Deudores a Largo Plazo   | 13.214             | 5.276            |
| Impuestos Diferidos a Largo Plazo  | 0                  | 0                |
| Depósitos y Otros  | 456.324            | 358.804          |
| <b>Total Otros Activos</b>   | <b>507.986</b>     | <b>410.166</b>   |
| <b>Total Activos</b>   | <b>3.940.955</b>   | <b>2.960.231</b> |
| <b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>  |                    |                  |
| <b>PASIVOS CIRCULANTES</b>   |                    |                  |
| Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras                                  | 0                  | 28.960           |
| Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto Plazo | 105.853            | 74.261           |
| Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año                            | 75.044             | 72.080           |
| Dividendos por Pagar   | 279                | 112              |
| Cuentas por Pagar  | 343.204            | 253.997          |
| Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas                               | 199                | 74               |
| Acreedores Varios  | 0                  | 0                |
| Ingresos Percibidos por Adelantado   | 294.319            | 229.183          |
| Otros Pasivos Circulantes  | 175.674            | 155.783          |
| <b>Total Pasivos Circulantes</b>   | <b>994.572</b>     | <b>814.450</b>   |
| <b>PASIVOS A LARGO PLAZO</b>   |                    |                  |
| Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras                                  | 1.265.269          | 927.569          |
| Acreedores Varios  | 0                  | 523              |
| Provisiones  | 105.333            | 50.974           |
| Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas                               | 0                  | 0                |
| Ingresos Percibidos por Adelantado   | 3.405              | 16.454           |
| Impuestos Diferidos  | 183.114            | 136.736          |
| Obligaciones por Leasing de Capital  | 220.358            | 273.649          |
| Otros Pasivos a Largo Plazo  | 81.763             | 23.148           |
| <b>Total Pasivos a Largo Plazo</b>   | <b>1.859.242</b>   | <b>1.429.053</b> |
| <b>INTERÉS MINORITARIO</b>   | <b>7.809</b>       | <b>4.319</b>     |
| <b>PATRIMONIO</b>  |                    |                  |
| Capital Pagado   | 453.444            | 134.303          |
| Reservas   | 138                | 2.620            |
| Dividendos Provisorios   | -210.000           | -115.850         |
| Utilidades Acumuladas  | 835.750            | 691.336          |
| <b>Total Patrimonio</b>  | <b>1.079.332</b>   | <b>712.409</b>   |
| <b>Total Pasivos y Patrimonio</b>  | <b>3.940.955</b>   | <b>2.960.231</b> |