



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$78,8 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE DE 2007

Santiago, Chile, 24 de octubre de 2007 – 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 tercer trimestre terminado el 30 de septiembre de 2007. "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\$78,8 millones para el tercer trimestre de 2007, un incremento de 52,9% comparado con la utilidad neta del mismo período de 2006, que ascendió a US\$51,5 millones.
- El resultado operacional del tercer trimestre de 2007 ascendió a US\$102,0 millones, comparado con US\$70,5 millones en el tercer trimestre de 2006, con un incremento en el margen operacional de 9,3% a 11,6%. Lo anterior fue resultado del crecimiento de 15,2% en los ingresos, que superó el incremento de 12,2% de los costos operacionales.
- Los ingresos totales del trimestre ascendieron a US\$878,0 millones comparado con US\$762,3 millones en el tercer trimestre de 2006 debido a un 17,4% de incremento en los ingresos de pasajeros, un aumento de 10,1% en los ingresos de carga y un incremento en otros ingresos de 20,4%. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 64% y 31% del total de ingresos, respectivamente, en el tercer trimestre de 2007. Este crecimiento en los ingresos del área de pasajeros se debe, principalmente, a la expansión en las operaciones internacionales de la compañía, tanto en las rutas regionales como de largo alcance.
- Durante el tercer 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 30,8% durante el trimestre mientras el factor de ocupación doméstico tuvo un incremento de 62,7% a 73,8%, 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.
- Continuando con la expansión de la flota de la Compañía, LAN recibió durante el trimestre su segundo avión Airbus A318, así como también su quinta aeronave Airbus A340-300.
- En septiembre, LAN finalizó la implementación de la primera fase de su nuevo sistema de *revenue management*, "Real Origin and Destination Solution". Este sistema busca administrar de mejor manera los ingresos considerando una demanda por origen-destino real, así como también el sólido crecimiento de la Compañía en los últimos años y el continuo desarrollo de su modelo multi-hub. Con esto, LAN espera estar entre las top cinco compañías en términos de prácticas de *revenue management*. La segunda fase de la implementación de este sistema es un Módulo de Low Fare con tecnología de última generación, el que se espera sea finalizado a comienzos de 2008.
- El 16 de agosto, LAN finalizó un cambio de ratio en su programa de American Depositary Receipt (ADR), cambiando el ratio original de un American Depositary Share (ADS) que representa a cinco acciones ordinarias, por un ratio de un ADS que representa una acción ordinaria. Este cambio no afectó las acciones ordinarias de la Compañía.

Resultados Tercer Trimestre 2007

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$78,8 millones para el tercer trimestre de 2007. Este resultado refleja una mejora en los márgenes producto de expansión en la capacidad y un sólido crecimiento en el tráfico, así como un efectivo control sobre los costos operacionales comparado con el tercer trimestre de 2006. Mientras los ingresos totales se incrementaron en un 15,2% en el trimestre, el margen operacional aumentó de 9,3% a 11,6%.

Los ingresos de pasajeros aumentaron en un 17,4% durante el trimestre, debido principalmente a un 19,1% de incremento en la capacidad, que fue parcialmente compensada por una disminución de 1,5% en el ingreso por unidad (medido como ingresos de asiento disponible por kilómetro o RASK). Este último disminuyó debido a una declinación de 4,4% en los yields, parcialmente compensado por un incremento en el factor de ocupación durante el trimestre de 75,7% a 78,1%. Durante el trimestre, la Compañía administró capacidad para responder al crecimiento en la demanda y oportunidades de mercado. En consecuencia, la capacidad creció en todas las rutas de LAN, con el mayor crecimiento de la capacidad en las rutas regionales e internacionales de largo alcance. La capacidad también aumentó en todos los mercados domésticos de la Compañía, es decir Chile, Perú y Argentina. Durante el trimestre los yield decrecieron, principalmente, debido a disminuciones nominales en las tarifas de rutas de mercados domésticos relacionadas con la implementación del nuevo modelo de negocios para operaciones de corto alcance de la Compañía, así como también el decrecimiento en ciertas rutas regionales comparado con el tercer trimestre de 2006.

La estrategia de LAN en el negocio de carga busca racionalizar su capacidad de expansión enfocándose en las rutas más rentables, así como también optimizando su flota reemplazando arriendos en modalidad ACMI con sus propios aviones Boeing 767 cargueros. La implementación de esta estrategia durante el tercer trimestre de 2007 derivó en importantes mejoras en la rentabilidad; los márgenes del negocio de carga contribuyeron significativamente en la expansión del margen consolidado de LAN en este trimestre. Durante el tercer trimestre de 2007, los ingresos de carga aumentaron 10,1% debido a un incremento de 9,7% en la capacidad y 0,3% en los ingresos por unidad (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad aumentó por un alza de 4,1% en los yields, que compensaron una disminución en el factor de ocupación de 76,5% a 73,7%. Durante el trimestre los yields aumentaron principalmente por la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management*.

Los costos operacionales aumentaron 12,2% comparado con el tercer trimestre de 2006, mientras que el costo por ATK (el cual incluye el gasto neto de intereses) presentó una baja de 0,2%. Excluyendo el impacto de un mayor precio del combustible, que generó mayores costos de combustible por US\$4,3 millones durante el trimestre, el costo unitario decreció 1,4%. El costo unitario ex-fuel disminuyó principalmente como resultado de un cambio en la estructura de comisiones en el negocio de carga, menores comisiones en el negocio de pasajeros y menores costos de flota resultante de un menor nivel de arriendo de aviones y arriendos en modalidad ACMI. Estos factores fueron parcialmente compensados por mayores costos de mantenimiento de la flota y mayores costos de remuneraciones.

Durante el tercer trimestre de 2007 LAN registró una pérdida no operacional de US\$7,9 millones comparado con una pérdida de US\$10,9 millones en el tercer trimestre de 2006. La pérdida en el resultado no operacional del tercer trimestre de 2007 obedeció principalmente a mayores costos financieros, derivados de una mayor deuda relacionada con el financiamiento de la flota, así como también de un incremento en los ingresos financieros producto de un mayor nivel de caja derivado del proceso de aumento de capital finalizado en junio de 2007. La Compañía registró una ganancia por cobertura de combustible de US\$7,3 millones en el tercer trimestre de 2007 comparado con una ganancia de US\$6,4 millones en el tercer trimestre de 2006. LAN ha tomado posiciones de cobertura de combustible de 29% de sus requerimientos de combustible para el cuarto trimestre de 2007 y aproximadamente 1% de sus requerimientos de combustible para el año 2008.

LAN continúa manteniendo una sólida posición financiera, con una posición de liquidez amplia y una sana estructura de financiamiento. Al cierre del trimestre, LAN contaba con US\$610 millones en efectivo; efectivo equivalente y líneas de crédito disponibles. 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 reconfiguración de todos sus Boeing 767-300 de pasajeros con su nueva clase Premium Business y renovada clase Económica. Al 30 de septiembre de 2007, 13 de los 21 Boeing 767-300 de LAN contaban con esta nueva configuración.

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 largo plazo 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>3Q07</u> | <u>3Q06</u> | <u>%Chg</u> | <u>Sep07</u> | <u>Sep06</u> | <u>Var%</u> |
|-----------------------------|----------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| Ingresos | 878,0 | 762,3 | 15,2% | 2.478,8 | 2.180,5 | 13,7% |
| Costos operacionales | (775,9) | (691,8) | 12,2% | (2.197,3) | (2.015,8) | 9,0% |
| Resultado Operacional | 102,0 | 70,5 | 44,6% | 281,5 | 164,6 | 71,0% |
| Depreciación y Amortización | 39,6 | 32,4 | 22,4% | 111,5 | 90,2 | 23,7% |
| EBITDA | 141,7 | 102,9 | 37,6% | 393,0 | 254,8 | 54,3 |
| EBITDA Margen | 16,1% | 13,5% | | 15,9% | 11,7% | |
| Renta de Aviones | 40,0 | 40,2 | -0,5% | 116,2 | 118,6 | -2,0% |
| EBITDAR | 181,7 | 143,1 | 26,9% | 509,2 | 373,4 | 36,4 |
| EBITDAR Margen | 20,7% | 18,8% | | 20,5% | 17,1% | |

(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 Operación Regional y Doméstica**

Durante el tercer 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 30,8% durante el trimestre mientras el factor de ocupación doméstico tuvo un incremento de 62,7% a 73,8%, 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.

Plan de Flota.

Durante el trimestre, LAN continuó planeando la expansión de su flota. En agosto, la Compañía recibió su segundo avión Airbus A318, destinado a las operaciones de las rutas domésticas dentro de Chile. A su vez, para continuar con el crecimiento de su operación de pasajeros de largo alcance, la Compañía recibió en julio su quinto avión arrendado Airbus A340, destinado a servir en las rutas de ultra largo alcance.

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

| Flota al final del año | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| PASSENGER FLEET | | | | | | |
| 737-200 | 16 | 6 | - | - | - | - |
| A320/A319/A318 | 30 | 37 | 53 | 51 | 57 | 66 |
| 767-300 ER | 20 | 22 | 26 | 28 | 28 | 28 |
| 787-9 ER | - | - | - | - | - | 4 |
| A340-300 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| TOTAL PASSENGER FLEET | 70 | 70 | 84 | 84 | 90 | 103 |
| CARGO FLEET | | | | | | |
| 737-200 F | 1 | 1 | - | - | - | - |
| 767-300 F | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| 777-300 F | - | - | - | 2 | 2 | 4 |
| TOTAL CARGO FLEET | 10 | 10 | 9 | 11 | 11 | 13 |
| TOTAL FLEET | 80 | 80 | 93 | 95 | 101 | 116 |
| Total Capex US\$ Millions | 687 | 476 | 936 | 269 | 243 | 660 |

En julio de 2007, el Directorio de LAN aprobó órdenes por un total de 32 Boeing 787 Dreamliners, 26 propios y seis arrendados, que se recibirán entre 2011 y 2016. La inversión total en estos nuevos aviones será de aproximadamente US\$3.200 millones. Se trata de la mayor inversión en la historia de LAN y asegura el crecimiento futuro de la Compañía, reafirmando su compromiso con el desarrollo de la aviación comercial en la región así como con el crecimiento económico y social de los países que sirve. Asimismo, la Compañía anunció en junio que incorporará a su flota cuatro nuevos aviones cargueros Boeing 777 a partir del año 2009. Este modelo es un avión carguero de clase mundial, con la mayor capacidad y la mejor eficiencia de desempeño en su categoría.

Nuevo Sistema de Revenue Management

En septiembre, LAN finalizó la implementación de la primera fase de su nuevo sistema de *revenue management*, "Real Origin and Destination Solution". Este sistema busca administrar de mejor manera los ingresos considerando una demanda por origen-destino real, así como también el sólido crecimiento de la Compañía en los últimos años y el continuo desarrollo de su modelo multi-hub. Con esto, LAN espera estar entre las cinco compañías top en términos de prácticas de *revenue management*. La segunda fase de la implementación de este sistema es un Módulo Low Fare con tecnología de última generación, el que se espera sea finalizado a comienzos de 2008.

Perspectiva

Las acciones mencionadas anteriormente son parte de una serie de iniciativas orientadas a fortalecer el desempeño futuro de la Compañía. El rendimiento operacional del tercer trimestre proporciona una sólida base para el crecimiento y rentabilidad de largo plazo. Como consecuencia, LAN está en posición de planificar una expansión de capacidad en respuesta a las oportunidades de crecimiento, a la vez que trabaja en la optimización de 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 11 aviones de pasajeros en 2007 y 22 en 2008. Adicionalmente, el crecimiento en ASK será impulsado por un incremento en la utilización de los aviones así como también en un menor grado por la densificación de su flota actual. A nivel general, LAN espera un crecimiento en los ASK de pasajeros de entre un 19-21% en 2007 y de entre 20-22% en 2008. 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. Como resultado, estimamos un crecimiento en el ATK de carga de 4-6% en 2007 y de 8-10% en 2008.

Resultados Consolidados para el Tercer Trimestre

En el segundo trimestre de 2007 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$78,8 millones en comparación con una utilidad neta de US\$51,5 millones para el mismo período de 2006, registrando un crecimiento de 52,9%. El margen neto del trimestre aumentó de 6,8% en 2006 a 9,0% en 2007.

El resultado operacional ascendió a US\$102,0 millones en 3Q07, comparado con US\$70,5 millones en 3Q06. El **margen operacional** para el trimestre se incrementó de 9,3% a 11,6%

Los ingresos operacionales aumentaron un 15,2% en comparación con el tercer trimestre de 2006 alcanzando US\$878,0 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 17,4% en los **ingresos de pasajeros** a US\$559,0 millones,
- un aumento de 10,1% en los **ingresos de carga** a US\$272,4 millones, y
- un incremento de 20,4% 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 22,8% en el tráfico y de una disminución de 4,4% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 75,7% a 78,1% debido a que el crecimiento del tráfico superó el incremento de 19,1% en la capacidad. Los ingresos por ASK disminuyeron 1,5%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 21,8% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina) además de un aumento de 30,8% que presentó el tráfico doméstico chileno. El tráfico internacional representó un 88% del total del tráfico durante el trimestre. El yield disminuyó 4,4% debido a disminuciones nominales en las tarifas de rutas regionales y domésticas relacionadas con el nuevo modelo de negocios de corto alcance de la Compañía, así como menores tarifas en ciertas rutas regionales.

Los **ingresos de carga** aumentaron 10,1% debido a un alza de 5,8% en el tráfico y un aumento de 4,1% en los yields. Los yields se incrementaron principalmente por la implementación durante el trimestre de ciertas iniciativas de *revenue management*. El tráfico fue superado por el aumento de la capacidad de 9,7%. Como consecuencia, los factores de ocupación disminuyeron de 76,5% a 73,7%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 0,3% con respecto al tercer trimestre de 2006.

Otros ingresos aumentaron 20,4% principalmente debido a mayores ingresos provenientes de venta a bordo y arriendo de aviones, actividades de handling y servicio de mantenimiento a terceros. Adicionalmente, la Compañía recibió US\$7,4 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 en 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 12,2% durante el trimestre mientras que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos), disminuyeron un 0,2%. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron costos adicionales por US\$4,3 millones. El costo unitario ex-fuel disminuyó 1,4%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 14,8%, principalmente debido a el incremento de la dotación en línea con la expansión de las operaciones de la Compañía así como también con el impacto que la apreciación del peso chileno ha tenido sobre las remuneraciones denominadas en dicha moneda.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 14,2% debido a un incremento de 12,1% en el consumo y 1,9% en los precios.
- Las **comisiones a agentes** aumentaron 4,2%, debido principalmente a que el aumento de 14,9% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga fue compensado por una reducción de 1,3 puntos porcentuales en las comisiones promedio a agentes (como porcentaje de los ingresos de tráfico). Esta reducción se debió principalmente a un cambio en la estructura de comisiones en el negocio de carga, así como también a menores comisiones en el negocio de pasajeros en Chile.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 22,4% principalmente debido a la incorporación de cuatro nuevos aviones Boeing 767, ocho nuevas aeronaves Airbus A319 y dos nuevos aviones Airbus A318.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 6,0%, principalmente por el impacto del incremento de las operaciones en tasas de aterrizaje y gastos de handling, que fueron compensados en parte por un menor

promedio de renta de aviones variable como resultado del término de algunos acuerdos de *allotments de carga*.

- El **servicio a pasajeros** aumentó 40,5%, debido principalmente al incremento de 24,0% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre, así como también de mayores costos asociados a compensaciones pagadas a pasajeros.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 0,5% debido principalmente al decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 26,6%, principalmente debido a la expansión en las operaciones, una flota más grande y a un incremento en la utilización de la flota, así como también tasas más altas de mantenimiento por hora, producto del escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** aumentaron 10,9% debido al aumento de la operación, que derivó en un aumento en los costos de venta y gastos de marketing.

A **nivel no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$7,9 millones en el tercer trimestre de 2007, comparado con una pérdida de US\$10,9 millones en el tercer trimestre de 2006.

- El **resultado financiero** aumentó 301,0% debido a un mayor saldo de caja promedio resultante del proceso de aumento de capital finalizado en junio de 2007.
- Los **costos financieros** aumentaron 18,2% 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\$4,8 millones en comparación con la ganancia de US\$3,5 millones en 2006. En el tercer trimestre de 2007 se incluye una ganancia de US\$7,3 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$6,4 millones en 2006) así como también una ganancia de US\$1,1 millones por diferencia de cambio (comparado con una pérdida de US\$0,8 millones en el tercer trimestre de 2006).

Resultados Consolidados para los Primeros Nueve Meses

En los primeros nueve meses de 2007, la Compañía obtuvo una utilidad neta de US\$207,5 millones en comparación con una utilidad neta de US\$147,7 millones en el mismo período de 2006, registrando un incremento de 40,5%. Excluyendo ítems extraordinarios que ascendieron a US\$28,3 millones durante el primer semestre de 2006, la utilidad neta aumentó 73,8%. El margen neto aumentó de 5,5% en 2006 a 8,4% en 2007.

El **resultado operacional** para los primeros nueve meses de 2007 fue de US\$281,5 millones en comparación con US\$164,6 millones para el mismo período de 2006. El **margen operacional** para el periodo aumentó de 7,6% a 11,4%

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$2.479 millones para los primeros nueve meses de 2007, lo que representa un aumento de 13,7% en comparación con el mismo período de 2006. Esto reflejó:

- un crecimiento de 19,7% en los ingresos de pasajeros (a US\$1.554,8 millones),
- un aumento de 4,5% en los ingresos de carga (a US\$804,9 millones), y
- una incremento de 7,1% en otros ingresos (US\$119,1 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 63% y 32% del total de ingresos de los primeros nueve meses de 2007.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 26,1% en el tráfico y de una disminución de 5,1% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 72,9% a 75,8% debido a que el aumento del tráfico superó el alza de 21,4% de la capacidad. Los ingresos por ASK disminuyeron 1,4%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 26,7% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina) y a un aumento de 22,4% en el tráfico doméstico. El tráfico internacional representó un 88% del total del tráfico durante el año 2007. El yield disminuyó 5,1% debido a disminuciones nominales en las tarifas de rutas regionales y domésticas relacionadas con el nuevo modelo de negocios para operaciones de corto alcance de la Compañía, así como el decrecimiento en ciertas rutas regionales.

Los **ingresos de carga** crecieron debido a un aumento de 4,4% en el tráfico y un aumento de 0,1% en los yields, medido en RTK. Los yields aumentaron marginalmente debido a que cambios en el mix de rutas,

fundamentalmente debido a que una reducción de frecuencias al mercado europeo donde el yield era mayor pero menos rentable que en otras rutas, fue compensado por una sólida demanda en las rutas hacia la región y la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management*. El aumento en la capacidad de carga de 6,0% superó el crecimiento en el tráfico. Como resultado, los factores de ocupación disminuyeron de 75,1% a 73,9%. Producto de lo anterior, los ingresos medidos en ATK decrecieron 1,4% comparados con los primeros nueve meses de 2006.

Otros ingresos aumentaron un 7,1% debido a que mayores ingresos provenientes de venta a bordo, así como también de arriendo de aviones, actividades de handling y servicio de mantenimiento a terceros, fueran compensados por la venta durante el segundo trimestre de 2007 de las subsidiarias de Lan Logistic Corp, que no eran parte del negocio operativo como aerolínea de la Compañía. Adicionalmente, la Compañía recibió US\$7,4 millones de Airbus relacionado con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318.

Los **costos operacionales** aumentaron 9,0% en los primeros nueve meses de 2007 comparado con el mismo período de 2006 mientras que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), disminuyeron 2,3%. Menores precios del combustible generaron ahorros adicionales por US\$3,0 millones. Excluyendo el combustible, los costos por unidad disminuyeron 2,9%. Las variaciones por ítem se debieron a:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron 9,2% debido a la expansión en las operaciones de la Compañía, lo que fue compensado en parte por el impacto de un peso chileno más debilitado en las remuneraciones denominadas en dicha moneda.
- Los **gastos por combustible** crecieron 11,0% debido a que un alza de 11,5% en el consumo fue compensado por una disminución de 0,5% en los precios.
- Las **comisiones a agentes** disminuyeron 4,3%, principalmente debido a que el aumento de 14,1% en los ingresos combinados de pasajeros y carga fue compensado por una disminución de 2,3 puntos porcentuales en las comisiones promedio a agentes (como porcentaje de los ingresos de tráfico). Esta reducción se debió principalmente a un cambio en la estructura de comisiones en el negocio de carga, así como también de menores comisiones en el negocio de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** se incrementó en un 23,7% principalmente debido a la incorporación de cuatro nuevos aviones Boeing 767, ocho nuevas aeronaves Airbus A319 y dos nuevos aviones Airbus A318.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 7,7%, principalmente como resultado del impacto del incremento de las operaciones en tasas de aterrizaje y gastos de handling, que fueron compensados en parte por un menor promedio de renta de aviones variable como resultado de un menor número de aviones arrendados de modalidad ACMI en el negocio de carga, así como también por el término de algunos acuerdos de *allotments*.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 28,6%, debido principalmente al incremento de 27,1% en el número de pasajeros transportados durante el período.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 2,0% debido a fundamentalmente al decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 30,8% principalmente producto de la expansión en las operaciones, una flota más grande y un incremento en la utilización de la flota, así como también tasas más altas de mantenimiento por hora producto al escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 10,3% debido al aumento en la operación, que derivó en aumento en los costos de venta y en los costos relacionados con el programa de viajero frecuente de la Compañía, "Lan Pass". Lo anterior fue parcialmente compensado por la desconsolidación de costos relacionados a las subsidiarias de Lan Logistic Corp, que fueron vendidas durante el segundo trimestre de 2007.

A nivel **no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$35,2 millones en 2007 comparado con una ganancia de US\$8,6 millones en 2006.

- El **resultado financiero** aumentó 137,4% debido a un mayor saldo de caja promedio resultante del proceso de aumento de capital finalizado en junio de 2007.
- Los **costos financieros** aumentaron 33,3% 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\$8,3 millones en comparación con la ganancia de US\$45,4 millones en 2006. En los primeros nueve meses de 2006 se incluye una ganancia extraordinaria pre impuestos de US\$40,3 millones relacionado con un cambio la política contable de mantenimiento, una pérdida extraordinaria pre impuesto de US\$6,4 millones por concepto de pago de indemnizaciones. En los primeros nueve meses de 2007 se incluye una ganancia de US\$7,4 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$13,9 millones en 2006) así como también

una ganancia de US\$6,3 millones por diferencia de cambio (comparado con una pérdida de US\$0,6 millones en 2006).

| | Para el trimestre terminado el 30 de septiembre | | | Para los primeros nueve meses terminados el 30 de septiembre | | |
|---|--|------------------|----------------|---|--------------------|-----------------|
| | 2007 | 2006 | Var. % | 2006 | 2005 | Var. % |
| INGRESOS | | | | | | |
| Pasajeros | 558,990 | 476,198 | 17.4% | 1,554,833 | 1,299,148 | 19.7% |
| Carga | 272,353 | 247,412 | 10.1% | 804,911 | 770,158 | 4.5% |
| Otros | 46,624 | 38,717 | 20.4% | 119,086 | 111,145 | 7.1% |
| TOTAL INGRESOS OPERACIONALES | 877,967 | 762,327 | 15.2% | 2,478,830 | 2,180,451 | 13.7% |
| COSTOS | | | | | | |
| Remuneraciones | (125,544) | (109,331) | 14.8% | (349,408) | (320,088) | 9.2% |
| Combustible | (232,095) | (203,181) | 14.2% | (635,887) | (572,729) | 11.0% |
| Comisiones | (98,450) | (94,520) | 4.2% | (287,573) | (300,398) | -4.3% |
| Depreciación y Amortización | (39,629) | (32,365) | 22.4% | (111,543) | (90,164) | 23.7% |
| Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje | (87,867) | (82,869) | 6.0% | (262,103) | (243,458) | 7.7% |
| Servicio a Pasajeros | (19,233) | (13,687) | 40.5% | (52,726) | (41,015) | 28.6% |
| Arriendo de Aviones | (40,021) | (40,213) | -0.5% | (116,204) | (118,590) | -2.0% |
| Mantenimiento | (39,264) | (31,020) | 26.6% | (118,110) | (90,266) | 30.8% |
| Otros Costos Operacionales | (93,840) | (84,595) | 10.9% | (263,789) | (239,108) | 10.3% |
| TOTAL COSTOS OPERACIONALES | (775,943) | (691,781) | 12.2% | (2,197,343) | (2,015,816) | 9.0% |
| RESULTADO OPERACIONAL | 102,024 | 70,546 | 44.6% | 281,487 | 164,635 | 71.0% |
| <i>Margen Operacional</i> | <i>11.6%</i> | <i>9.3%</i> | <i>2.4 pp.</i> | <i>11.4%</i> | <i>7.6%</i> | <i>3.8 pts.</i> |
| INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES | | | | | | |
| Ingresos Financieros | 6,152 | 1,534 | 301.0% | 12,560 | 5,291 | 137.4% |
| Gastos Financieros | (18,773) | (15,884) | 18.2% | (56,090) | (42,092) | 33.3% |
| Misceláneos-Neto | 4,763 | 3,457 | 37.8% | 8,306 | 45,351 | -81.7% |
| RESULTADO NO OPERACIONAL | (7,858) | (10,893) | -27.9% | (35,224) | 8,550 | -512.0% |
| RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO | 94,166 | 59,653 | 57.9% | 246,263 | 173,185 | 42.2% |
| Interés Minoritario | 163 | 1,342 | -87.9% | 1,761 | 2,913 | -39.5% |
| UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS | 94,329 | 60,995 | 54.7% | 248,024 | 176,098 | 40.8% |
| Impuestos | (15,544) | (9,466) | 64.2% | (40,521) | (28,446) | 42.4% |
| UTILIDAD NETA | 78,785 | 51,529 | 52.9% | 207,503 | 147,652 | 40.5% |
| <i>Margen Neto</i> | <i>9.0%</i> | <i>6.8%</i> | <i>2.2 pp.</i> | <i>8.4%</i> | <i>6.8%</i> | <i>1.6 pts.</i> |
| UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS | 78,785 | 51,529 | 52.9% | 207,503 | 119,311 | 73.9% |
| <i>Margen Neto</i> | <i>9.0%</i> | <i>6.8%</i> | <i>2.2 pp.</i> | <i>8.4%</i> | <i>5.5%</i> | <i>2.9 pts.</i> |
| Total de Acciones | 338,790,909 | 318,909,090 | | 338,790,909 | 318,909,090 | |
| Utilidad Neta por Acción | 0.23 | 0.16 | 43.9% | 0.61 | 0.46 | 32.3% |
| Utilidad Neta por ADR | 0.23 | 0.16 | 43.9% | 0.61 | 0.46 | 32.3% |

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales

| Estadísticas Operacionales | Para el trimestre terminado el 30 de septiembre | | | Para los primeros nueve meses del año terminado el 30 de septiembre | | |
|--|--|---------|----------|--|----------|----------|
| | 2007 | 2006 | Var. % | 2007 | 2006 | Var. % |
| Sistema | | | | | | |
| ATKs (millones) | 1,721.1 | 1,545.5 | 11.4% | 5,155.3 | 4,610.9 | 11.8% |
| ASKs (millones) | 7,982.2 | 6,700.6 | 19.1% | 23,227.1 | 19,126.3 | 21.4% |
| RTKs (millones) | 1,201.3 | 1,062.2 | 13.1% | 3,531.5 | 3,121.5 | 13.1% |
| RPKs (millones) | 6,230.5 | 5,072.4 | 22.8% | 17,597.9 | 13,952.4 | 26.1% |
| Factor de Ocupación (basado en ATKs)% | 69.8% | 68.7% | 1.1 pp. | 68.5% | 67.7% | 0.8 pp. |
| Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)% | 62.3% | 63.4% | -1.1 pp. | 61.6% | 63.5% | -1.9 pp. |
| Yield basado en RTKs (US Centavos) | 69.2 | 68.1 | 1.6% | 66.8 | 66.3 | 0.8% |
| Ingresos por ATK (US Centavos) | 48.3 | 46.8 | 3.2% | 45.8 | 44.9 | 2.0% |
| Costos Operacionales por ATK (US Centavos) | 43.1 | 43.2 | -0.2% | 41.2 | 42.1 | -2.3% |
| Galones de Combustible Utilizados (Miles) | 100.7 | 89.8 | 12.1% | 297.3 | 266.5 | 11.5% |
| Pasajeros | | | | | | |
| ASKs (millones) | 7,982.2 | 6,700.6 | 19.1% | 23,227.1 | 19,126.3 | 21.4% |
| RPKs (millones) | 6,230.5 | 5,072.4 | 22.8% | 17,597.9 | 13,952.4 | 26.1% |
| RTKs (millones) | 560.7 | 456.5 | 22.8% | 1,583.8 | 1,255.7 | 26.1% |
| Pasajeros Transportados (miles) | 2,886.4 | 2,327.1 | 24.0% | 8,043.6 | 6,330.5 | 27.1% |
| Factor de Ocupación (basado en ASKs) % | 78.1% | 75.7% | 2.4 pp. | 75.8% | 72.9% | 2.8 pp. |
| Yield (basado en RPKs, US Centavos) | 9.0 | 9.4 | -4.4% | 8.84 | 9.31 | -5.1% |
| Yield (basado en RTKs, US Centavos) | 99.7 | 104.3 | -4.4% | 98.2 | 103.5 | -5.1% |
| Ingresos/ASK (US Centavos) | 7.0 | 7.1 | -1.5% | 6.7 | 6.8 | -1.4% |
| Carga | | | | | | |
| ATKs (millones) | 868.9 | 791.8 | 9.7% | 2,634.4 | 2,484.7 | 6.0% |
| RTKs (millones) | 640.6 | 605.7 | 5.8% | 1,947.7 | 1,865.8 | 4.4% |
| Toneladas Transportadas (miles) | 144.8 | 134.4 | 7.7% | 438.1 | 406.4 | 7.8% |
| Factor de Ocupación (basado en ATKs) % | 73.7% | 76.5% | -2.8 pp. | 73.9% | 75.1% | -1.2 pp. |
| Yield basado en RTKs (US Centavos) | 42.5 | 40.8 | 4.1% | 41.3 | 41.3 | 0.1% |
| Ingresos/ATK (US Centavos) | 31.3 | 31.2 | 0.3% | 30.6 | 31.0 | -1.4% |

Nota: Por favor notar que a partir de agosto de 2007, LAN modificó su método de cálculo de ATKs de carga para representar de manera más adecuada la capacidad disponible de los bellies de los aviones de pasajeros. Los RTKs de carga no son afectados por este cambio. La información correspondiente para el año 2006 ha sido modificada para propósitos comparativos.

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

| | Al 30 de septiembre de 2007 | | |
|--------------------|-----------------------------|-----------|-----------|
| | Arrendados | Propios | Total |
| Pasajeros | | | |
| Boeing 737-200 | 8 | 4 | 12 |
| Airbus A318-100 | 0 | 2 | 2 |
| Airbus A319-100 | 5 | 10 | 15 |
| Airbus A320-200 | 11 | 4 | 15 |
| Boeing 767-300 | 13 | 8 | 21 |
| Airbus A340-300 | 5 | 0 | 5 |
| TOTAL | 42 | 28 | 70 |
| Carga* | | | |
| Boeing 737-200C | 0 | 1 | 1 |
| Boeing 767-300F | 1 | 8 | 9 |
| TOTAL | 1 | 9 | 10 |
| TOTAL FLOTA | 43 | 37 | 80 |

*Durante el tercer trimestre, LAN operó un avión Boeing 747 carguero bajo arriendos en modalidad ACMI

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

| | Para el trimestre terminado el 30 de septiembre | | Para los primeros nueve meses del año terminado el 30 de septiembre | |
|--|--|------------------|--|------------------|
| | 2007 | 2006 | 2007 | 2006 |
| Recaudación de deudores por venta | 785,535 | 745,251 | 2,221,273 | 2,115,516 |
| Ingresos financieros percibidos | 5,100 | 1,290 | 10,258 | 4,684 |
| Otros ingresos percibidos | 7,056 | 11,646 | 17,893 | 22,031 |
| Pago a proveedores y personal | (643,401) | (565,788) | (1,773,212) | (1,767,882) |
| Intereses pagados | (18,477) | (15,604) | (55,238) | (40,956) |
| Impuesto a la renta pagado | (3,241) | (5,772) | (11,427) | (10,141) |
| Otros gastos pagados | (1,857) | (678) | (7,933) | (7,490) |
| IVA y otros similares pagados | (9,264) | (9,940) | (28,712) | (28,878) |
| FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN | 121,451 | 160,405 | 372,902 | 286,884 |
| Colocación de acciones de pago | - | 1,876 | 319,141 | 1,896 |
| Obtención de préstamos | 38,829 | 353,645 | 280,640 | 590,233 |
| Otros desembolsos por financiamiento | (3,018) | (2,816) | (8,900) | (8,951) |
| Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas | - | - | - | - |
| Pago de dividendos | (90,058) | (48,063) | (210,868) | (84,906) |
| Pago de préstamos | (17,277) | (66,341) | (180,433) | (168,019) |
| Otros | (251) | - | (2,641) | (6) |
| FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO | (71,775) | 238,301 | 196,939 | 330,247 |
| Incorporación de activos fijos | (97,179) | (369,853) | (402,205) | (656,841) |
| Ventas de activo fijo | 27 | 1,682 | 146 | 7,587 |
| Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones | 9,149 | 3,072 | 14,575 | 25,373 |
| Inversiones permanentes | - | (1,942) | - | (1,942) |
| Inversiones en instrumentos financieros | (12,958) | - | (12,958) | - |
| Otros | - | - | (2,291) | - |
| FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN | (100,961) | (367,041) | (402,733) | (625,823) |
| Flujo Neto Total del Período | (51,285) | 31,665 | 167,108 | (8,692) |
| Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente | 9 | (120) | (78) | (225) |
| Variación neta del efectivo y efectivo equivalente | (51,276) | 31,545 | 167,030 | (8,917) |
| Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente | 417,802 | 70,809 | 199,496 | 111,271 |
| Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente | 366,526 | 102,354 | 366,526 | 102,354 |

Nota: La Compañía considera todos sus inversiones de corto plazo en valores de alta liquidez con maduración igual o inferior a tres meses, como efectivo equivalente para propósito del estado financiero de flujo de caja. Valores con una maduración mayor de tres meses no son considerados como efectivo equivalente, los que ascendieron a un valor de US\$22,8 millones al 30 de septiembre de 2006, y US\$22,4 millones al 30 de septiembre de 2007.

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

| | Al 30 de septiembre de, | |
|--|--------------------------------|-------------|
| | 2007 | 2006 |
| ACTIVOS | | |
| ACTIVOS CIRCULANTES | | |
| Disponible | 8,784 | 14,360 |
| Depósitos a Plazo | 300,349 | 23,230 |
| Valores Negociables | 79,818 | 87,535 |
| Documentos y Cuentas por Cobrar | 446,319 | 345,811 |
| Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas | 8,422 | 3,430 |
| Inventarios | 58,163 | 46,382 |
| Impuestos por Recuperar | 49,761 | 36,990 |
| Gastos Pagados por Anticipado | 18,232 | 16,443 |
| Impuestos Diferidos | 9,142 | 9,124 |
| Otros activos circulantes | 16,110 | 5,027 |
| Total Activos Circulantes | 995,100 | 588,332 |
| ACTIVO FIJO (neto) | | |
| Aviones | 1,728,369 | 1,462,889 |
| Otros | 261,504 | 257,066 |
| Total Activo Fijo | 1,989,873 | 1,719,955 |
| OTROS ACTIVOS | | |
| Inversiones | 3,265 | 3,207 |
| Menor Valor Inversiones | 36,794 | 44,313 |
| Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas | 0 | 32 |
| Deudores a Largo Plazo | 5,617 | 10,645 |
| Impuestos Diferidos a Largo Plazo | 0 | 0 |
| Depósitos y Otros | 368,645 | 218,909 |
| Total Otros Activos | 414,321 | 277,106 |
| Total Activos | 3,399,294 | 2,585,393 |
| PASIVOS Y PATRIMONIO | | |
| PASIVOS CIRCULANTES | | |
| Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras | 0 | 18,729 |
| Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto Plazo | 83,324 | 79,150 |
| Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año | 74,021 | 54,258 |
| Dividendos por Pagar | 174 | 6 |
| Cuentas por Pagar | 276,401 | 222,849 |
| Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas | 128 | 88 |
| Acreedores Varios | 0 | 0 |
| Ingresos Percibidos por Adelantado | 271,775 | 234,021 |
| Otros Pasivos Circulantes | 169,370 | 105,389 |
| Total Pasivos Circulantes | 875,193 | 714,490 |
| PASIVOS A LARGO PLAZO | | |
| Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras | 1,024,156 | 855,601 |
| Acreedores Varios | 0 | 523 |
| Provisiones | 60,908 | 62,349 |
| Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas | 0 | 0 |
| Ingresos Percibidos por Adelantado | 10,042 | 22,649 |
| Impuestos Diferidos | 154,546 | 124,023 |
| Obligaciones por Leasing de Capital | 247,129 | 186,181 |
| Otros Pasivos a Largo Plazo | 16,443 | 16,808 |
| Total Pasivos a Largo Plazo | 1,513,224 | 1,268,134 |
| INTERÉS MINORITARIO | | |
| | 3,719 | 2,310 |
| PATRIMONIO | | |
| Capital Pagado | 453,444 | 134,303 |
| Reservas | -21 | 2,620 |
| Dividendos Provisorios | -90,105 | -48,063 |
| Utilidades Acumuladas | 643,840 | 511,599 |
| Total Patrimonio | 1,007,158 | 600,459 |
| Total Pasivos y Patrimonio | 3,399,294 | 2,585,393 |