



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$100,8 MILLONES PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2007 Y DE US\$308,3 MILLONES PARA EL AÑO 2007

Santiago, Chile, 29 de enero 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 cuarto trimestre y al año terminado el 31 de diciembre 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\$100,8 millones para el cuarto trimestre de 2007, un incremento de 7,7% comparado con la utilidad neta del mismo período de 2006, que ascendió a US\$93,6 millones.
- La utilidad neta para el año 2007 ascendió a US\$308,3 millones comparado con US\$241,3 millones en el año 2006. Excluyendo ítemes extraordinarios registrados en 2006, la utilidad neta para el año 2007 se incrementó en 44,8%.
- El resultado operacional del cuarto trimestre de 2007 ascendió a US\$131,9 millones, comparado con US\$138,0 millones en el cuarto trimestre de 2006, con una disminución en el margen operacional de 3,6 puntos porcentuales, de 16,2% a 12,6%. Lo anterior fue resultado principalmente de un mayor precio del combustible, que derivó a US\$81,5 millones en mayores costos de combustible durante el trimestre. Considerando una ganancia por cobertura de combustible obtenida en el cuarto trimestre de 2007 (que se contabiliza como resultado no operacional), el resultado operacional habría ascendido a US\$152,7 millones, un incremento de 11,5% sobre el cuarto trimestre de 2006, demostrando la habilidad de LAN para operar de manera exitosa en un entorno con altos precios de combustible.
- Los ingresos totales del trimestre ascendieron a US\$1.046,1 millones comparado con US\$853,5 millones en el cuarto trimestre de 2006, debido a un 24,9% de incremento en los ingresos de pasajeros, un aumento de 15,5% en los ingresos de carga y un incremento en otros ingresos de 47,9%. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 61,4% y 33,4% del total de ingresos, respectivamente, en el cuarto trimestre de 2007.
- Continuando con la expansión y renovación de su flota, LAN recibió dos nuevos aviones Boeing 767-300 de pasajeros durante el cuarto trimestre de 2007, ambos operan con la nuevas clases Premium Business y Económica de la Compañía. Para su ruta de corto alcance, LAN también recibió dos nuevos aviones Airbus A320 y tres nuevas aeronaves Airbus A318.
- En noviembre de 2007 LAN conmemoró su décimo aniversario como empresa listada bajo el programa de American Depositary Shares en el New York Stock Exchange (Bolsa de Comercio de Nueva York), convirtiéndose en la primera aerolínea de América Latina en ser parte de este programa. Una delegación integrada por miembros del directorio y principales ejecutivos celebraron este hito durante el cierre de sesión en el NYSE, el 6 de noviembre de 2007.
- Durante el trimestre LAN continuó recibiendo reconocimiento internacional, siendo seleccionada como la mejor aerolínea en América del Sur por la publicación World Travel Awards. Este premio está basado en los votos de aproximadamente 170.000 profesionales de la industria y agencias de viaje del mundo entero. En esta ocasión, **oneworld** fue también elegida como la alianza de aerolíneas líder en el mundo por quinto año consecutivo.

Resultados Cuarto Trimestre 2007

LAN Airlines reportó una utilidad neta y resultado operacional de US\$100,8 millones y US\$131,9 millones para el cuarto trimestre de 2007. Los ingresos totales se incrementaron en un 22,6% durante el trimestre, mientras que el margen operacional disminuyó de 16,2% a 12,6%, principalmente debido a un mayor precio del combustible. Considerando una ganancia por cobertura de combustible obtenida en el cuarto trimestre de 2007 (que se contabiliza como resultado no operacional), el resultado operacional habría ascendido a US\$152,7 millones, un incremento de 11,5% sobre el cuarto trimestre de 2006, demostrando la habilidad de LAN para operar de manera exitosa en un entorno con altos precios de combustible.

Los ingresos de pasajeros aumentaron en un 24,9% durante el trimestre, debido principalmente a un 14,5% de incremento en la capacidad y un aumento de 9,1% en el ingreso por unidad (medido como ingresos de asiento disponible por kilómetro o RASK). Los anteriores se debe a un alza de 8,1% en el yield, junto con un incremento de 0,7 puntos porcentuales en el factor de ocupación, de 76,2% a 76,9%. Durante el trimestre, la Compañía administró capacidad para responder al crecimiento en la demanda y oportunidades de mercado. En consecuencia, la capacidad creció proporcionalmente en todas las rutas de LAN, incluyendo las rutas de largo alcance y regionales, así como las rutas domésticas dentro de Chile, Perú y Argentina. [Durante el trimestre los yields aumentaron, principalmente, como resultado de aumento en las tarifas nominales, mejores prácticas de revenue management en rutas regionales y de largo alcance, y un incremento en el traspaso del costo del fuel producto de un mayor costo del combustible.

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 manteniendo el óptimo mix de flota entre arriendos de modalidad ACMI y aviones Boeing 767 cargueros propios. La implementación de esta estrategia durante el cuarto trimestre de 2007 continuó derivando en importantes mejoras en la rentabilidad. Durante el cuarto trimestre de 2007, los ingresos de carga aumentaron 15,5% debido a un incremento de 9,2% en la capacidad y 5,8% en los ingresos por unidad (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad aumentó por un alza de 9,2% en los yields, que compensaron una disminución en el factor de ocupación de 78,0% a 75,6%. Durante el trimestre los yields aumentaron principalmente por la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* y un mayor traspaso del costo del fuel.

Los costos operacionales aumentaron 27,8% comparado con el cuarto trimestre de 2006, mientras que el costo por ATK (el cual incluye el gasto neto de intereses) presentó un alza de 17,2%. Excluyendo el impacto de un mayor precio del combustible, que generó mayores costos de combustible por US\$81,5 millones durante el trimestre, el costo unitario aumentó 7,3%. El costo unitario ex-fuel aumentó principalmente como resultado del impacto de la apreciación de las monedas locales e inflación en las remuneraciones, así como también a mayores costos de flota.

Durante el cuarto trimestre de 2007 LAN registró una pérdida no operacional de US\$10,3 millones comparado con una pérdida de US\$24,3 millones en el cuarto trimestre de 2006. La pérdida en el resultado no operacional del cuarto 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\$20,8 millones en el cuarto trimestre de 2007 comparado con una pérdida de US\$1,0 millones en el cuarto trimestre de 2006. LAN ha tomado posiciones de cobertura de combustible de aproximadamente 30% de sus requerimientos de combustible para el primer trimestre de 2008, aproximadamente 40% de sus requerimientos de combustible para el segundo trimestre de 2008 y aproximadamente 48% de sus requerimientos de combustible para el resto año 2008. Adicionalmente, en el cuarto trimestre de 2007, LAN registró una provisión por US\$25,0 millones relacionado con la investigación que se está efectuando por parte de la Comisión Europea por alegatos de comportamiento anti-competitivo en el negocio de carga.

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\$540 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 31 de diciembre de 2007, 15 de los 22 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>4Q07</u>	4Q06	%Chg	2006	2007	Var%
Ingresos	1.046,1	853,5	22,6%	3.524,9	3.034,0	16,2%
Costos operacionales	(914,2)	(715,5)	27,8%	(3.111,6)	(2.731,3)	13,9%
Resultado Operacional	131,9	137,9	-4,4%	413,4	302,6	36,6%
Depreciación y Amortización	42,3	32,6	29,6%	153,9	122,8	25,3%
EBITDA	174,2	170,6	2,1%	567,2	425,4	33,3
EBITDA Margen	16,7%	20,0%		16,1%	14,0%	
Renta de Aviones	42,7	39,1	9,3%	158,9	157,7	0,8%
EBITDAR	216,9	209,7	3,4%	726,1	583,1	24,5%
EBITDAR Margen	20,7%	24,6%		20,6%	19,2%	

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas GAAP y no deben ser consideradas aisladamente como substitutos 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 cuarto 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 26,1% durante el trimestre mientras el factor de ocupación doméstico tuvo un incremento de 70,0% a 77,5%, 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 45% en diciembre de 2007.

Plan de Flota.

Durante el trimestre, LAN continuó planeando la expansión de su flota. En el cuarto trimestre de 2007, la Compañía recibió tres aviones Airbus A318 y dos aeronaves Airbus A320 destinados a la operación doméstica y regional. Adicionalmente, LAN recibió dos aviones Boeing 767-300 de pasajeros para las rutas de largo alcance.

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

Flota al final del año	2007	2008	2009	2010	2011
PASSENGER FLEET					
737-200	9*	-	-	-	-
A320/A319/A318	37	53	51	57	66
767-300 ER	22	26	28	28	28
787-9 ER	-	-	-	-	4
A340-300	5	5	5	5	5
TOTAL PASSENGER FLEET	73	84	84	90	103
CARGO FLEET					
737-200 F	1	-	-	-	-
767-300 F	9	9	9	9	9
777-300 F	-	-	2	2	4
TOTAL CARGO FLEET	10	9	11	11	13
TOTAL FLEET	83	93	95	101	116
Total Capex US\$ Millions	471	936	269	243	660

* A diciembre de 2007 sólo ocho de estos B737-200 estaban operando.

Investigación de Carga

Tal como la compañía informó oportunamente, la Comisión Europea en conjunto con el Departamento de Justicia de Estados Unidos, iniciaron en febrero de 2006 una investigación global que incluía a un gran número de aerolíneas internacionales de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por una posible concertación en los cobros por sobreprecio de combustible y otras tarifas en los mercados de carga aérea en Europa y Estados Unidos.

Con fecha 26 de Diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y Lan Airlines S.A. de la instrucción de un proceso en contra de 25 aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea. Lan Airlines S.A. se está imponiendo de los términos de la notificación. Dado el estado procesal del trámite, no es posible en esta etapa anticipar el resultado del proceso que se estima prolongado. En el cuarto trimestre de 2007, LAN registró una provisión por US\$25 millones en Otros Costos No Operacionales en relación con esta investigación.

Información de Dividendos

El 21 de diciembre de 2007, el directorio de LAN aprobó el pago de un segundo dividendo provisorio correspondiente a la utilidad neta para el ejercicio 2007, en un monto de US\$0,35389 por acción. Este dividendo fue pagado al 17 de enero de 2008, a todos los accionistas vigentes al 11 de enero 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 del año 2007 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 incluyó la incorporación de 11 aviones de pasajeros en 2007 y 22 en 2008, destinado en parte a reemplazar la flota Boeing 737-200 que será retirada durante la primera mitad del 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 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 8-10% en 2008.

Resultados Consolidados para el Cuarto Trimestre

En el cuarto trimestre de 2007 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$100,8 millones en comparación con una utilidad neta de US\$93,6 millones para el mismo período de 2006, registrando un crecimiento de 7,7%. El margen neto del trimestre disminuyó de 11,0% en 2006 a 9,6% en 2007.

El resultado operacional ascendió a US\$131,9 millones en el cuarto trimestre de 2007, comparado con US\$138,0 millones en el cuarto trimestre de 2006. El **margen operacional** para el trimestre decreció de 16,2% a 12,6%, principalmente debido a mayores costos de combustible.

Los ingresos operacionales aumentaron un 22,6% en comparación con el cuarto trimestre de 2006 alcanzando US\$1.046,1 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 24,9% en los **ingresos de pasajeros** a US\$642,4 millones,
- un aumento de 15,5% en los **ingresos de carga** a US\$349,4 millones, y
- un incremento de 47,9% en **otros ingresos** a US\$54,3 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 61% y 33% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 15,5% en el tráfico y de un incremento de 8,1% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 76,2% a 76,9% debido a que el crecimiento del tráfico superó el incremento de 14,5% en la capacidad. Los ingresos por ASK aumentaron 9,1%. 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 26,1% que presentó el tráfico doméstico chileno. El tráfico internacional representó un 85% del total del tráfico durante el trimestre. El yield aumentó 8,1%, principalmente como resultado de mejores prácticas de *revenue management* en rutas regionales y de largo alcance, aumentos en la tarifa nominal y un incremento en el traspaso del costo del fuel producto de un mayor costo del combustible.

Los **ingresos de carga** aumentaron 15,5% debido a un alza de 5,8% en el tráfico y un aumento de 9,2% en los yields. Los yields se incrementaron principalmente por la implementación durante el trimestre de ciertas iniciativas de *revenue management* y un mayor traspaso del costo del fuel. Durante el trimestre la capacidad se incrementó en un 9,2%. Como consecuencia, los factores de ocupación disminuyeron de 78,0% a 75,6%, debido al efecto de la apreciación de monedas locales y a mayores precios de combustible en los mercados de exportación northbound. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 5,8% con respecto al cuarto trimestre de 2006.

Otros ingresos aumentaron 47,9% principalmente debido a mayores ingresos provenientes de venta a bordo y arriendo de aviones, y servicios de mantenimiento, almacenamiento y aduana a terceros. Adicionalmente, la Compañía recibió US\$11,3 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 27,8% durante el trimestre mientras que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos), aumentaron un 17,2% comparados con el cuarto trimestre de 2006. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron costos adicionales por US\$81,5 millones. El costo unitario ex-fuel aumentó 7,3%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 13,9%, principalmente debido al impacto de la apreciación de monedas locales y al efecto de inflación sobre remuneraciones denominadas en monedas locales, así como también al incremento de la dotación en línea con la expansión de las operaciones de la Compañía.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 53,9% debido a un incremento de 11,3% en el consumo y 38,3% en los precios.
- Las **comisiones a agentes** aumentaron 11,1%, debido principalmente a que el aumento de 21,4% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga fue compensado por una reducción de 1,1 puntos porcentuales en las comisiones promedio a agentes (como porcentaje de los ingresos de tráfico). Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros en Chile.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 29,6% principalmente debido a la incorporación de tres nuevos aviones Boeing 767, dos nuevas aeronaves Airbus A320 y cinco nuevos aviones Airbus A318 durante 2007.

- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 11,7%, 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 arriendo variable de aviones como resultado del término de algunos acuerdos de *allotments de carga*.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 27,0%, debido principalmente al incremento de 19,5% 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 aumentó 9,3% debido principalmente a la incorporación de un avión Airbus A340 a la flota de la Compañía durante el tercer trimestre de 2007.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 52,0%, 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 27,1% debido al aumento de la operación, que derivó en un aumento en los costos de venta y distribución y gastos de marketing.

A **nivel no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$10,3 millones en el cuarto trimestre de 2007, comparado con una pérdida de US\$24,3 millones en el cuarto trimestre de 2006.

- El **resultado financiero** aumentó 110,4% debido a un mayor saldo de caja promedio resultante del proceso de aumento de capital finalizado en junio de 2007.
- Los **costos financieros** aumentaron 8,0% 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\$4,3 millones en comparación con una pérdida de US\$8,2 millones en 2006. En el cuarto trimestre de 2007, LAN registró una provisión de US\$25,0 millones relacionado con la investigación que se está efectuando por parte de la Comisión Europea por alegatos de comportamiento anti-competitivo en el negocio de carga. Adicionalmente, en el cuarto trimestre de 2007 se incluye una ganancia de US\$20,8 millones por cobertura de combustible (comparado con una pérdida de US\$1,0 millones en el cuarto trimestre de 2006) así como también una ganancia de US\$9,4 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$6,1 millones en el cuarto trimestre de 2006).

Resultados Consolidados Acumulados para el año

La utilidad neta para todo el año 2007 ascendió a US\$308,3 millones comparado con la utilidad neta de US\$241,3 millones para el año 2006, registrando un incremento de 27,8%. Excluyendo ítemes extraordinarios que ascendieron a US\$28,3 millones durante la primera mitad de 2006, la utilidad neta aumentó 44,8% y el margen neto aumentó de 7,0% en 2006 a 8,7% en 2007.

El **resultado operacional** en el año 2007 ascendió a US\$413,4 millones en comparación con US\$302,6 millones en 2006. El **margen operacional** para el periodo aumentó de 10,0% a 11,7%

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$3,5 mil millones para en el año 2007, lo que representa un aumento de 16,2% en comparación con el mismo periodo de 2006. Esto reflejó:

- un crecimiento de 21,2% en los ingresos de pasajeros (a US\$2.197,2 millones),
- un aumento de 7,6% en los ingresos de carga (a US\$1.154,3 millones), y
- un incremento de 17,3% en otros ingresos (US\$173,4 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 62% y 33% del total de ingresos del año 2007.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron 21,2% producto de un aumento de 23,1% en el tráfico, lo que fue parcialmente compensado por una disminución de 1,6% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 73,9% a 76,1% debido a que el aumento del tráfico superó el alza de 19,5% de la capacidad. Los ingresos por ASK aumentaron 1,4%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 23,1% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina) y a un aumento de 23,5% en el tráfico doméstico. El tráfico internacional representó un 87% del total del tráfico durante el periodo. El yield disminuyó 1,6% debido a una disminución en tarifas en rutas regionales y de corto alcance relacionado con el nuevo modelo de negocios para rutas de corto alcance de la Compañía, lo que fue parcialmente compensado por un aumento nominal en

tarifas, mejores prácticas de *revenue management* y un incremento en el traspaso del costo del fuel producto de un mayor costo del combustible.

Los **ingresos de carga** crecieron 7,6% debido a un aumento de 4,8% en el tráfico y un aumento de 2,7% en los yields, medido en RTK. Los yields aumentaron debido a una sólida demanda en las rutas southbound y la implementación de ciertas iniciativas de *revenue management* así como también un mayor traspaso del costo del fuel. El aumento en la capacidad de carga de 6,9% superó el crecimiento en el tráfico. Como resultado, los factores de ocupación disminuyeron de 75,9% a 74,4%. Producto de lo anterior, los ingresos medidos en ATK aumentaron marginalmente en un 0,7% comparado con el año 2006.

Otros ingresos aumentaron un 17,3% debido a mayores ingresos provenientes de venta a bordo y arriendo de aviones, y servicios de mantenimiento, almacenamiento, aduana y handling a terceros, que fueron parcialmente 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\$18,6 millones de Airbus relacionado con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318.

Los **costos operacionales** aumentaron 13,9% en el año 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), aumentaron 2,8%. Mayores precios del combustible generaron costos adicionales por US\$78,5 millones. Excluyendo el combustible, los costos por unidad disminuyeron 0,2%. Las variaciones por ítem se debieron a:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron 10,5% debido al incremento de la dotación en línea con la expansión de las operaciones de la Compañía junto al impacto de la apreciación de monedas locales y al efecto de inflación sobre remuneraciones denominadas en monedas locales.
- Los **gastos por combustible** crecieron 21,8% debido a un alza de 11,5% en el consumo y un aumento de 9,2% en los precios.
- Las **comisiones a agentes** no tuvieron una variación significativa en el año 2007, a pesar del significativo crecimiento en ingresos, debido a que el aumento de 16,1% en los ingresos combinados de pasajeros y carga fue compensado por una disminución de 2,0 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 en Chile.
- El ítem **depreciación y amortización** se incrementó en un 25,3% principalmente debido a la incorporación de tres nuevos aviones Boeing 767, dos nuevas aeronaves Airbus A320 y cinco nuevos aviones Airbus A318 durante el año 2007.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 8,8%, 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 arriendo variable de aviones 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 28,1%, debido principalmente al incremento de 24,9% en el número de pasajeros transportados durante el período, en conjunto con mayores costos asociados a pago de compensaciones a pasajeros.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 0,8% debido principalmente a que el decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados fue compensado por una mayor tasa promedio de arrendamiento y la incorporación de un avión Airbus A340 a la flota de la Compañía.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 35,7% 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 14,9% debido al aumento en la operación, que derivó en aumento en los costos de venta y de distribución, mayores gastos de publicidad y marketing y mayores costos relacionados con la venta a bordo de la Compañía. 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\$45,6 millones en 2007 comparado con una pérdida de US\$15,7 millones en 2006.

- El **resultado financiero** aumentó 128,5% debido a un mayor saldo de caja promedio resultante del proceso de aumento de capital finalizado en junio de 2007.
- Los **costos financieros** aumentaron 25,5% 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\$12,6 millones en comparación con una ganancia de US\$37,1 millones en 2006. En el año 2007, LAN registró una provisión de US\$25,0 millones relacionado con la investigación que se está efectuando por parte de la Comisión Europea por alegatos de comportamiento anti-competitivo en el negocio de carga. En el año 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, y una provisión de US\$8,1 millones relacionada con el retiro de la flota Boeing 737-200 de la Compañía. En el año 2007 se incluye una ganancia de US\$28,2 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$12,9 millones en 2006) así como también una ganancia de US\$15,7 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$5,5 millones en 2006).

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

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para el año terminado el 31 de diciembre		
	2007	2006	Var. %	2006	2005	Var. %
INGRESOS						
Pasajeros	642.368	514.224	24,9%	2.197.201	1.813.373	21,2%
Carga	349.412	302.571	15,5%	1.154.323	1.072.730	7,6%
Otros	54.313	36.711	47,9%	173.399	147.857	17,3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	1.046.093	853.506	22,6%	3.524.923	3.033.960	16,2%
COSTOS						
Remuneraciones	(139.998)	(122.880)	13,9%	(489.550)	(442.967)	10,5%
Combustible	(294.321)	(191.222)	53,9%	(930.208)	(763.951)	21,8%
Comisiones	(115.004)	(103.501)	11,1%	(402.577)	(403.899)	-0,3%
Depreciación y Amortización	(42.309)	(32.639)	29,6%	(153.852)	(122.802)	25,3%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(104.309)	(93.363)	11,7%	(366.418)	(336.821)	8,8%
Servicio a Pasajeros	(19.130)	(15.062)	27,0%	(71.844)	(56.077)	28,1%
Arriendo de Aviones	(42.713)	(39.091)	9,3%	(158.917)	(157.681)	0,8%
Mantenimiento	(40.956)	(26.940)	52,0%	(159.063)	(117.206)	35,7%
Otros Costos Operacionales	(115.464)	(90.825)	27,1%	(379.123)	(329.934)	14,9%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(914.204)	(715.523)	27,8%	(3.111.552)	(2.731.338)	13,9%
RESULTADO OPERACIONAL	131.889	137.983	-4,4%	413.371	302.622	36,6%
<i>Margen Operacional</i>	<i>12,6%</i>	<i>16,2%</i>	<i>- 3,6 pp,</i>	<i>11,7%</i>	<i>10,0%</i>	<i>1,8 pts.</i>
INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES						
Ingresos Financieros	5.483	2.606	110,4%	18.043	7.897	128,5%
Gastos Financieros	(20.134)	(18.647)	8,0%	(76.224)	(60.739)	25,5%
Misceláneos-Neto	4.307	(8.237)	-152,3%	12.619	37.113	-66,0%
RESULTADO NO OPERACIONAL	(10.344)	(24.278)	-57,4%	(45.562)	(15.729)	189,7%
RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO	121.545	113.705	6,9%	367.809	286.893	28,2%
Interés Minoritario	(1.471)	(1.669)	-11,9%	289	1.244	-76,8%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	120.074	112.036	7,2%	368.098	288.137	27,8%
Impuestos	(19.254)	(18.391)	4,7%	(59.775)	(46.837)	27,6%
UTILIDAD NETA	100.820	93.645	7,7%	308.323	241.300	27,8%
<i>Margen Neto</i>	<i>9,6%</i>	<i>11,0%</i>	<i>- 1,3 pp,</i>	<i>8,7%</i>	<i>8,0%</i>	<i>0,8 pts.</i>
UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS	100.820	93.645	7,7%	308.323	212.956	44,8%
<i>Margen Neto</i>	<i>9,6%</i>	<i>11,0%</i>	<i>- 1,3 pp,</i>	<i>8,7%</i>	<i>7,0%</i>	<i>1,7 pts.</i>
Total de Acciones	338.790.909	318.909.090		338.790.909	318.909.090	
Utilidad Neta por Acción	0,30	0,29	1,3%	0,91	0,76	20,3%
Utilidad Neta por ADR	1,49	1,47	1,3%	4,55	3,78	20,3%

Estadísticas Operacionales	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para el año terminado el 31 de diciembre		
	2007	2006	Var. %	2007	2006	Var. %
Sistema						
ATKs (millones)	1.867,8	1.738,9	7,4%	7.023,1	6.349,8	10,6%
ASKs (millones)	8.329,0	7.273,6	14,5%	31.556,1	26.400,0	19,5%
RTKs (millones)	1.330,9	1.212,3	9,8%	4.862,4	4.333,8	12,2%
RPKs (millones)	6.403,2	5.543,1	15,5%	24.001,2	19.495,5	23,1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	71,3%	69,7%	1,5 pp,	69,2%	68,3%	1,0 pp,
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	62,8%	59,3%	3,5 pp,	61,9%	62,3%	-0,4 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	74,5	67,4	10,6%	68,9	66,6	3,5%
Ingresos por ATK (US Centavos)	53,1	47,0	13,0%	47,7	45,5	5,0%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	46,8	40,0	17,2%	42,7	41,5	2,8%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	109,4	98,3	11,3%	406,7	364,8	11,5%
Pasajeros						
ASKs (millones)	8.329,0	7.273,6	14,5%	31.556,1	26.400,0	19,5%
RPKs (millones)	6.403,2	5.543,1	15,5%	24.001,2	19.495,5	23,1%
RTKs (millones)	576,3	498,9	15,5%	2.160,1	1.754,6	23,1%
Pasajeros Transportados (miles)	3.047,7	2.550,8	19,5%	11.091,3	8.881,3	24,9%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	76,9%	76,2%	0,7 pp,	76,1%	73,8%	2,2 pp,
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	10,0	9,3	8,1%	9,15	9,30	-1,6%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	111,5	103,1	8,1%	101,7	103,3	-1,6%
Ingresos/ASK (US Centavos)	7,7	7,1	9,1%	7,0	6,9	1,4%
Carga						
ATKs (millones)	998,4	914,4	9,2%	3.632,8	3.399,1	6,9%
RTKs (millones)	754,6	713,4	5,8%	2.702,3	2.579,2	4,8%
Toneladas Transportadas (miles)	166,2	157,7	5,4%	604,3	564,1	7,1%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	75,6%	78,0%	-2,4 pp,	74,4%	75,9%	-1,5 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	46,3	42,4	9,2%	42,7	41,6	2,7%
Ingresos/ATK (US Centavos)	35,0	33,1	5,8%	31,8	31,6	0,7%

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

	Al 31 de diciembre de 2007		
	Arrendados	Propios	Total
Pasajeros			
Boeing 737-200	6	3	9
Airbus A318-100	0	5	5
Airbus A319-100	5	10	15
Airbus A320-200	11	6	17
Boeing 767-300	12	10	22
Airbus A340-300	5	0	5
TOTAL	39	34	73
Carga*			
Boeing 737-200C	0	1	1
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	1	9	10
TOTAL FLOTA	40	43	83

*Durante el cuarto trimestre, LAN operó entre uno y dos aviones Boeing 747 carguero bajo arriendos en modalidad ACMI

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

LAN Airlines S.A.
Estado de Flujo de Caja Consolidado

	Para el trimestre terminado el		Para el año terminado el	
	31 de diciembre	31 de diciembre	31 de diciembre	31 de diciembre
	2007	2006	2007	2006
Recaudación de deudores por venta	1.314.269	836.079	3.535.542	2.951.595
Ingresos financieros percibidos	4.892	1.674	15.150	6.358
Otros ingresos percibidos	19.805	2.905	37.698	24.936
Pago a proveedores y personal	(969.959)	(603.208)	(2.743.171)	(2.371.090)
Intereses pagados	(18.395)	(19.151)	(73.633)	(60.107)
Impuesto a la renta pagado	(4.889)	(4.440)	(16.316)	(14.581)
Otros gastos pagados	(4.298)	(4.102)	(12.231)	(11.592)
IVA y otros similares pagados	(7.309)	(6.387)	(36.021)	(35.265)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN	334.116	203.370	707.018	490.254
Colocación de acciones de pago	-	645	319.141	2.541
Obtención de préstamos	214.684	231.091	495.324	821.324
Otros desembolsos por financiamiento	(3.070)	(2.866)	(11.970)	(11.817)
Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas	-	-	-	-
Pago de dividendos	-	(4)	(210.868)	(84.910)
Pago de préstamos	(25.103)	(55.396)	(205.536)	(223.415)
Otros	(31)	-	(2.672)	(6)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	186.480	173.470	383.419	503.717
Incorporación de activos fijos	(437.646)	(263.588)	(839.851)	(920.429)
Ventas de activo fijo	73	33	219	7.620
Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones	(470)	2.684	14.105	28.057
Inversiones permanentes	(94)	(296)	(94)	(2.238)
Inversiones en instrumentos financieros	(3.385)	-	(16.343)	-
Otros	1	(18.659)	(2.290)	(18.659)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(441.521)	(279.826)	(844.254)	(905.649)
Flujo Neto Total del Período	79.075	97.014	246.183	88.322
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	14	128	(64)	(97)
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	79.089	97.142	246.119	88.225
Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente	366.526	102.354	199.496	111.271
Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente	445.615	199.496	445.615	199.496

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\$20,4 millones al 31 de diciembre de 2006, y US\$22,4 millones al 31 de diciembre de 2007.

LAN Airlines S.A.

Balance Consolidado (en miles de US\$)

	Al 31 de diciembre de,	
	2007	2006
ACTIVOS		
ACTIVOS CIRCULANTES		
Disponibles	11.506	9.565
Depósitos a Plazo	308.585	148.977
Valores Negociables	147.952	60.069
Documentos y Cuentas por Cobrar	468.301	356.512
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	226	4.765
Inventarios	58.097	46.827
Impuestos por Recuperar	68.623	34.048
Gastos Pagados por Anticipado	12.949	26.786
Impuestos Diferidos	4.624	6.435
Otros activos circulantes	13.040	12.324
Total Activos Circulantes	1.093.903	706.308
ACTIVO FIJO (neto)		
Aviones	2.051.864	1.624.090
Otros	299.741	231.825
Total Activo Fijo	2.351.605	1.855.915
OTROS ACTIVOS		
Inversiones	3.289	3.482
Menor Valor Inversiones	36.022	43.469
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	0	51
Deudores a Largo Plazo	12.171	28.915
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	404.752	290.649
Total Otros Activos	456.234	366.566
Total Activos	3.901.742	2.928.789
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS CIRCULANTES		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	0	8.996
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto Plazo	102.153	89.883
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	74.786	55.040
Dividendos por Pagar	120.073	67.789
Cuentas por Pagar	322.897	260.947
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	357	301
Acreedores Varios	0	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	325.669	265.307
Otros Pasivos Circulantes	176.670	128.020
Total Pasivos Circulantes	1.122.605	876.283
PASIVOS A LARGO PLAZO		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	1.228.650	1.031.082
Acreedores Varios	0	523
Provisiones	94.441	45.892
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	0	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	6.752	19.578
Impuestos Diferidos	169.885	126.886
Obligaciones por Leasing de Capital	233.768	176.433
Otros Pasivos a Largo Plazo	52.400	21.481
Total Pasivos a Largo Plazo	1.785.896	1.421.875
INTERÉS MINORITARIO	5.189	4.311
PATRIMONIO		
Capital Pagado	453.444	134.303
Reservas	-52	2.620
Dividendos Provisorios	-210.000	-115.850
Utilidades Acumuladas	744.660	605.247
Total Patrimonio	988.052	626.320
Total Pasivos y Patrimonio	3.901.742	2.928.789