

# Política Financiera

La política financiera de LAN tiene los siguientes objetivos:

- Preservar y mantener niveles de caja adecuados al nivel de operación.
- Mantener el endeudamiento de mediano y largo plazo en una proporción que sea razonable en función del crecimiento de las operaciones y considerando el objetivo de mantener una clasificación de riesgo "Grado de Inversión".
- No mantener deuda de corto plazo, salvo para operaciones puntuales.
- Efectuar inversiones apropiadas para maximizar el flujo futuro de caja y permitir operaciones eficientes.
- Efectuar inversiones financieras con los excedentes de caja según la política establecida por el Directorio.
- Responder efectivamente a las condiciones externas sobre las cuales la Compañía no tiene ningún control, y de este modo mantener un flujo de fondos estable, protegiendo a LAN de riesgos de mercado tales como variaciones en los tipos de cambio, en el precio del combustible y en la tasa de interés.
- Mantener un nivel adecuado de líneas de crédito con bancos locales y extranjeros.
- Mantener un adecuado nivel de riesgo de crédito, a través de un control permanente de la distribución de dicho riesgo a nivel de países y negocios.

## Liquidez

Durante el año 2007 LAN mantuvo su política de mantener una liquidez significativa, a fin de resguardarse de potenciales shocks externos. De esta forma, a fin de año la Compañía contaba con US\$468 millones en caja y valores de fácil liquidación. Sin desmedro de ello, LAN buscó alternativas para utilizar dichos recursos en la forma más efectiva y es así como durante este año la Compañía continuó financiando internamente la gran mayoría de los anticipos asociados a la fabricación de los aviones (pre-delivery payments), vinculados a las aeronaves que la Compañía recibirá en el futuro tanto de Boeing como de Airbus. Con el objetivo de mantener una posición de liquidez saludable, LAN consiguió líneas de crédito comprometidas que a diciembre de 2007 alcanzaban US\$71 millones.

## Inversiones y Financiamiento

La gran mayoría de las inversiones de LAN corresponde a los programas de adquisición de flota, los que en general son financiados mediante la combinación de deuda financiera estructurada de largo plazo y recursos propios.

### Programa Boeing 767

El financiamiento de todos los aviones Boeing 767-300 considera 14 aviones en arriendo (13 de pasajeros más uno carguero) y 17 aeronaves adquiridas a Boeing (9 de pasajeros y 8 cargueros). Las adquisiciones a Boeing fueron financiadas con créditos bancarios garantizados por Exim Bank en un 85%. Este aval permitió obtener tasas de financiamiento muy bajas, que en algunos casos están por debajo de la tasa Libor de 3 meses. El 15% restante fue financiado con créditos comerciales o con fondos propios. Los plazos de financiamiento de las distintas estructuras de financiamiento varían entre 12 y 15 años.

A Diciembre del 2007 existen ordenes de compra pendientes por 8 767-300, de las cuales 5 serán recibidas durante el 2008 y 3 durante el 2009. Solo las órdenes a ser recibidas durante el 2008 tienen financiamiento comprometido incluyendo el aval preliminar de Exim Bank.

### Programas Airbus Familia A320 y Airbus A340

Desde el año 2000 al 31 de Diciembre 2007, LAN ha recibido un total de 5 A340, 17 A320, 15 A319 y 5 A318. De estas aeronaves, 4 A340, 8 A320 y 5 A319 fueron financiadas como Leasing Operativo con opción de compra al año 10, 3 A320 y 1 A340 bajo la modalidad de arriendos puros, y el resto (6 A320, 10 A319 y 5 A318) han sido financiados con créditos bancarios que incluyen el aval de las agencias de fomento a la exportación europeas (ECA's, por sus siglas en inglés) por el 85% del crédito. El 15% restante ha sido financiado con fondos propios o con créditos bancarios en estructuras con plazos de amortización que van desde los 12 a los 18 años.

Al 31 de Diciembre del 2007, existen órdenes de compra pendientes por 32 aviones de la familia A320 (11 A320; 3 A319 y 18 A318) para entrega entre el 2008 y 2011. Solo los aviones con entrega en el 2008 tienen financiamiento comprometido (2 A320 + 15 A318) y el aval de las ECA por el 85% del valor del equipo ya está comprometido para los aviones que llegan antes del 30 de Junio del 2008.

## Cobertura de Riesgos Financieros

Los principales riesgos financieros a los que está expuesta una línea aérea corresponden a los de (i) tipo de cambio, (ii) tasas de interés y (iii) precio del combustible.

En el primer caso (i), la naturaleza de las operaciones de LAN y debido al crecimiento de la operación, junto con el fortalecimiento de la moneda local, se traduce en una exposición limitada al peso chileno y a otras monedas de la región (Peso Argentino, Sol Peruano y Real Brasileño). Aproximadamente el 84% de los ingresos y el 71% de los costos están denominados en dólares. Respecto al segundo ítem (ii), LAN ha utilizado swaps y calls de tasa de interés, con el objetivo de reducir su riesgo a tasas flotantes. Es así como a diciembre de 2007 el 95,8% de su exposición vigente se encontraba cubierta y ya se había procedido a fijar las tasas asociadas a los créditos que financiarán las entregas de aeronaves Boeing en los años 2008, 2009 y la mitad de las entregas programadas del 2010.

Con respecto al tercer ítem (iii), para reducir su exposición al precio del combustible, la Compañía utiliza varios mecanismos. Estos incluyen, además de sistemas de traspaso de costo a los pasajeros y a los clientes de carga, el uso de instrumentos financieros como swaps, opciones de compra de combustible (opciones call) y bandas de precio (zero-cost collars). Durante 2007 y comienzos del 2008 LAN cubrió aproximadamente el 42% de sus necesidades de combustible del año 2008.