

FELLER RATE SUBE LAS CLASIFICACIONES DE LAS ACCIONES DE LAN AIRLINES A “PRIMERA CLASE NIVEL 2” Y ELEVA SU SOLVENCIA A “A-”.

Contacto

Rodrigo Durán / rodrigo.duran@feller-rate.cl / Fono: (562) 757-0454
Manuel Acuña / manuel.acuna@feller-rate.cl / Fono: (562) 757-0445

Santiago, Chile – 12 de diciembre de 2007. Feller Rate subió la clasificación de las acciones de **Lan Airlines S.A.** desde “Primera Clase Nivel 3” a “Primera Clase Nivel 2” y elevó su clasificación de solvencia desde “BBB+” a “A-”. Las perspectivas de la clasificación son “Estables”.

El cambio en las clasificaciones de la solvencia y las acciones asignadas a Lan se fundamenta en el fortalecimiento de su posición financiera y los beneficios obtenidos de su favorable estrategia de negocios. En el caso de las acciones, su clasificación también refleja que los títulos presentan un adecuado nivel de liquidez, con altos niveles de presencia y rotación bursátil.

Las clasificaciones consideran, asimismo, que Lan está sujeta a los riesgos de una industria cíclica, sensible a las condiciones económicas, que requiere un uso intensivo de capital y que está expuesta a una fuerte competencia en precios y a la volatilidad del costo del combustible.

Lan Airlines es la principal aerolínea de pasajeros, a nivel doméstico e internacional en Chile y Perú, y a nivel internacional en Ecuador. También participa en Argentina, donde es un actor relevante en el mercado de pasajeros local e internacional. Su buena posición de negocios incluye la integración eficaz de los negocios de transporte de pasajeros y de carga, su destacada presencia regional y cobertura mundial a través de sistemas de alianzas, una fuerte imagen de marca unida a programas de lealtad y una estructura de flota relativamente flexible.

La compañía ha experimentado un alto crecimiento de sus operaciones y de su capacidad para generar caja. En el período 2004-2006 sus ingresos crecieron en 45%, impulsados por un aumento en la oferta disponible (21%), la mantención de factores de ocupación cercanos a 68% y mayores yields promedio (22%). El combustible, que representa cerca del 30% de los costos operacionales, ha experimentado una fuerte tendencia al alza en su precio. No obstante, la empresa ha manejado la volatilidad del valor del combustible principalmente a través de mecanismos que traspasan los mayores costos a sus tarifas de carga y que, desde septiembre de 2005, ajustan el valor de los boletos para pasajeros. Esto ha contribuido a la recuperación observada en el margen de Ebitdar sobre ingresos. A septiembre 2007, este índice alcanzó 20,5%, versus un 14,8% a diciembre de 2005, registrando un nivel levemente superior al 19,7% de diciembre de 2003, año previo al alza de los precios de los combustibles y al comienzo de la operación en Argentina.

En los últimos años Lan ha incrementado el monto de su deuda total y de sus gastos financieros y en arriendo de aviones. No obstante, la realización de inversiones en mejorar y ampliar su capacidad y cobertura, en conjunto con su buen desempeño operativo y comercial, se han traducido en un fortalecimiento de su generación interna de flujos de caja. De tal manera, desde diciembre de 2005 (año especialmente afectado por alza del combustible) a septiembre de 2007, sus índices de capacidad de cobertura sobre la deuda y sobre gastos financieros han mejorado considerablemente.

Lan posee una buena flexibilidad financiera. Tiene un buen acceso a mercados financieros y mantiene importantes saldos de efectivo, que a septiembre de 2007 alcanzaban a US\$ 389 millones. Del orden de un 90% de sus pasivos financieros posee condiciones de tasa fija y perfiles de pago de largo plazo, superiores a 10 años. Su deuda corresponde exclusivamente a financiamientos de compras de aviones, con estructuras especializadas que incorporan condiciones relativamente favorables. En junio de 2007, Lan completó un aumento de capital, obteniendo US\$ 320 millones, lo que fortaleció su posición de liquidez.

PERSPECTIVAS

Las perspectivas de la clasificación son “Estables”. La empresa planea invertir en su flota US\$ 476 millones en 2007 (renovación de aviones) y US\$ 936 millones en 2008 (renovación y aumento en el total de aviones). Se considera que, en 2008, las mayores necesidades de financiamiento podrían determinar un crecimiento importante de su deuda. Sin embargo, manteniendo relativamente estables la efectividad de su mecanismo de traspaso de las variaciones en el costo del combustible a clientes y la tasa de crecimiento de sus tráficos de pasajeros, la empresa podría sostener adecuadamente el destacado nivel alcanzado por sus índices de coberturas financieras y su sólida posición de liquidez.

Desde fines de 2006, Lan ha estado incorporando gradualmente en sus operaciones de corto alcance un nuevo modelo de negocios, que busca reducir costos y tarifas, para incrementar los tráficos, la eficiencia operativa y los márgenes. Su implantación ha tenido muy buenos resultados y Lan espera que esta favorable tendencia se mantenga.