



## LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA RECORD DE US\$36,4 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE 2004

Santiago, Chile, 27 de Octubre de 2004 – LAN Airlines S.A., ("LAN" or "la Compañía", anteriormente Lan Chile S.A.) (Bolsa de Comercio de Santiago: LAN / NYSE: LFL) uno de los principales grupos aéreos de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al trimestre terminado el 30 de septiembre de 2004. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo a los principios contables generalmente aceptados en Chile y están expresadas en millones de dólares de Estados Unidos.

### **DESTACADOS**

- LAN reportó una utilidad neta de US\$36,4 millones para el tercer trimestre de 2004 comparado con un resultado neto de US\$22,7 millones en el mismo período de 2003. El resultado operacional aumentó a US\$41,1 millones en 2004 desde US\$33,7 millones en 2003. El margen operacional para el tercer trimestre fue de 7,8%. Los altos precios del combustible generaron US\$ 32 millones en mayores costos operacionales, los que fueron parcialmente compensados por una ganancia no operacional de US\$14 millones por cobertura de combustible.
- Para los nueve meses terminados en septiembre de 2004, la utilidad neta aumentó más de dos veces desde US\$48,4 millones en 2003 a US\$116,0 millones en 2004. Ello obedeció básicamente al incremento del resultado operacional a US\$ 138,0 millones, equivalente a un margen operacional de 9,3%.
- Durante los últimos doce meses, LAN registró una utilidad neta record de US\$151,1 millones. El resultado operacional alcanzó a US\$180,0 millones, mientras que las ventas ascendieron US\$1,96 mil millones. Ello se tradujo en un margen operacional de 9,2%.
- Al 30 de septiembre de 2004, LAN mantenía aproximadamente US\$ 308 millones en efectivo y otros activos líquidos, más del doble que el monto registrado en septiembre de 2003.
- Durante el trimestre, LAN incorporó a su flota dos aviones Boeing 767-300 y un Airbus A319. Durante el cuarto trimestre, la Compañía espera incorporar a su flota dos nuevos Airbus A319 y un Boeing 767-300.
- En julio, Lan Perú expandió significativamente sus operaciones domésticas en virtud de los cambios competitivos ocurridos en el mercado peruano. Como consecuencia, Lan Perú se convirtió en la principal línea aérea de Perú. El 15 de octubre, Lan Perú fue obligada, producto de una medida cautelar, a suspender sus operaciones. Sin embargo, 14 horas más tarde las autoridades le concedieron permiso a Lan Perú para reanudar sus operaciones.
- El 8 de septiembre, la Compañía concluyó con los trámites necesarios para cambiar su razón social a LAN Airlines S.A.
- En octubre, LAN anunció el lanzamiento de su nuevo servicio a Ushuaia dos veces por semana. Este es el séptimo destino de LAN en Argentina. Las operaciones están programadas para comenzar en Diciembre de 2004. Durante la temporada alta estas se reforzarán con una frecuencia adicional a la semana.
- LAN recibió importantes reconocimientos durante los últimos meses. En julio, *Airline Business Magazine* premió a LAN con su *Marketing Strategy Award* por su éxito en desarrollar una red a través de América Latina bajo el concepto de alianza LAN. En agosto, *Travel and Leisure Magazine* destacó a las clases primera y ejecutiva de LAN en el noveno lugar a nivel internacional. En septiembre, *Global Finance Magazine* nombró a LAN la "Mejor Aerolínea de América Latina".

### **CONTACTS IN CHILE**

Alejandro de la Fuente – Chief Financial Officer  
Andrés Bianchi – Head of Investor Relations  
abianchiu@lanchile.cl  
Tel: (56-2) 565-3944/3947

### **CONTACTS IN NEW YORK**

Maria Barona/Melanie Carpenter  
lanchile@i-advize.com  
i-advize Corporate Communications, Inc.  
Tel: (212) 406-3690

### **Resumen Financiero y Estratégico**

LAN Airlines generó una utilidad neta de US\$36,4 millones en el tercer trimestre de 2004, comparado con US\$22,7 millones registrados durante el mismo período en 2003. Una estructura de ingresos diversificada, una sólida posición competitiva, y una eficiente estructura de costos permitieron a LAN mejorar sus resultados a pesar de enfrentar altísimos precios del combustible. Estos atributos le han permitido a LAN mejorar continuamente sus resultados, con utilidades netas de US\$116,0 millones para los nueve meses terminados el 30 de septiembre y de US\$151,1 millones para los últimos doce meses.

El resultado operacional de LAN aumentó 21,8% a US\$41,1 millones desde US\$33,7 millones en 2003. El margen operacional alcanzó a 7,8% comparado con 8,4% en 2003. Esto refleja un incremento de 31,0% en las ventas y un aumento de 31,9% en costos operacionales. Sin considerar el impacto del aumento del precio del combustible, que implicó gastos adicionales por US\$32 millones, los costos operacionales crecieron 23,2%,

Los **ingresos de pasajeros** crecieron 25,7% producto de una mejora de 5,0% en los *yields* y un aumento de 19,7% en el tráfico. Dado el crecimiento de 16,9% que registró la capacidad, esto se tradujo en una mejoría de 1,8 puntos porcentuales en el factor de ocupación. Como consecuencia, las ventas por ASK aumentaron 7,5%. El aumento del *yield* obedeció a una mejor segmentación, aumento de las tarifas derivadas del aumento del precio del combustible, y al efecto de la apreciación del peso chileno sobre las tarifas en el mercado doméstico chileno. El tráfico de pasajeros creció a raíz del alza de 22,8% del tráfico internacional y a la mejoría de 4,5% del tráfico doméstico. LAN aumentó oferta en rutas internacionales en respuesta a la recuperación de la demanda en puntos de ventas específicos, como Chile, Argentina y Estados Unidos. El tráfico internacional también creció gracias a una sólida posición competitiva y a las nuevas rutas que la Compañía comenzó a operar a fines de 2003 y comienzos de 2004. Otra fuente importante de crecimiento fue el aumento de capacidad en Perú en respuesta a la situación competitiva. Mientras tanto, el tráfico doméstico creció, a pesar de reducciones en la oferta, producto de la recuperación de la demanda y un aumento en la participación de mercado.

Los **ingresos de carga** aumentaron 42,8% gracias a un aumento de 25,0% en el tráfico y de 14,3% en *yields*. Ello provocó que, mientras la capacidad aumentó 22,2%, el factor de ocupación creció 1,5 puntos. Como consecuencia, el ingreso por ATK aumentó 16,8%. El aumento de los *yields* se debe principalmente a mejores tarifas en mercados específicos y a un mayor recargo por combustible (*fuel surcharge*) en comparación al 2003. El crecimiento en el tráfico refleja una sólida posición competitiva y la mejoría en la demanda. Mientras los volúmenes de importación a mercados como Brasil y Argentina continúan recuperándose, la demanda de exportación desde América Latina se mantiene sólida. Además, la evolución de los tipos de cambio y las restricciones a la oferta naviera han derivado en una mayor demanda desde mercados de exportación tradicionalmente menos activos, como Argentina y Brasil. LAN Cargo respondió a estas condiciones ajustando sus itinerarios y reforzando sus operaciones con aviones arrendados en *wet-lease*. Por otra parte, durante septiembre LAN Cargo debió ajustar sus operaciones debido al impacto de los huracanes en el *hub* de Miami.

Durante el trimestre, los **costos operacionales** aumentaron 31,9% mientras que la capacidad aumentó 20,5%. Ello se tradujo en un aumento de 9,2% en los costos por ATK. Los altos precios del combustible generaron cerca de US\$32 millones en mayores gastos operacionales en relación al mismo período en 2003 (la utilidad de US\$ 14 millones por cobertura de combustible está registrada como un ingreso no operacional). Sin considerar este impacto, los gastos operacionales crecieron 23,2%, cifra similar al aumento de capacidad. Ello se tradujo en un aumento de 1,7% en los costos por unidad ajustados por precio combustible. Esto refleja principalmente mayores gastos por venta, costos de entrenamiento para sustentar futuro crecimiento, aumento en los gastos de personal (principalmente por la apreciación del peso chileno, pagos de bonos por desempeño, y aumento de dotación) y costos asociados al crecimiento de las operaciones en Perú.

LAN continuó fortaleciendo su liquidez durante el trimestre y al 30 de septiembre la Compañía mantenía US\$308 millones en efectivo y otros activos líquidos, un aumento de US\$17 millones comparado con el trimestre anterior. LAN no mantiene deuda de corto plazo y prácticamente todas sus obligaciones de largo plazo están asociadas con aeronaves y con plazos de pago largos y bajas tasas de interés. Asimismo, la Compañía ha cubierto aproximadamente 30% de sus necesidades de combustible para el resto del año a través de instrumentos financieros, lo que será complementado con los mayores ingresos en pasajeros y carga por la aplicación de cobros por combustible.

Durante el tercer trimestre, LAN hizo avances significativos en temas estratégicos. A principios del trimestre, Lan Perú aumentó oferta en respuesta a cambios competitivos en el mercado peruano. La rápida respuesta de Lan Perú, así como sus altos estándares de servicio y seguridad, le permitieron a la empresa convertirse en la aerolínea más importante en Perú. Sin embargo, en octubre Lan Perú se vio obligada a suspender sus operaciones en forma temporal producto de una medida cautelar emitida a raíz de una demanda presentada por Aviandina. Esta última es una filial de Nuevo Continente (ex AeroContinente) que no opera desde hace prácticamente un año y que además no cuenta con ningún avión. Lan Perú suspendió sus operaciones a partir de las 0:00 horas del 15 de octubre luego de recibir una orden de las autoridades aeronáuticas peruanas. El mismo día, a las 14:30 horas, dichas autoridades permitieron a Lan Perú reiniciar sus operaciones. Lan Perú confía en que la justicia peruana reconocerá que la

compañía cumple con todos los requisitos planteados en las leyes que la regulan y continúa comprometida con su misión de entregar un servicio aéreo del más alto nivel a sus clientes en Perú.

LAN también realizó avances en su plan para expandir y renovar su flota. Durante el trimestre incorporó tres aviones de pasajeros, un Airbus A319 y dos Boeing 767-300. Estos últimos operarán con una configuración biclase con un total de 237 asientos. En el cuarto trimestre, LAN incorporará a su flota dos nuevos Airbus A319 y un Boeing 767-300.

Los resultados de LAN durante el tercer trimestre son muestra de la capacidad de la Compañía para responder efectivamente a las cambiantes condiciones del mercado, así como también a desafíos como los altos precios del combustible. Al combinar flexibilidad con eficiencia, LAN ha sido capaz de aprovechar nuevas oportunidades, aumentar capacidad de manera exitosa, mantener una estructura de costos extremadamente competitiva, y reportar resultados record por noveno trimestre consecutivo. La preferencia de los clientes por LAN, una eficiente estructura de costos y una sólida posición financiera otorgan un fuerte apoyo al futuro crecimiento de la Compañía. LAN está en una situación sin precedentes para aprovechar las oportunidades existentes y así consolidar su posición como la aerolínea líder en América Latina y así continuar creando valor para empleados, clientes y accionistas.

### **Resultados Consolidados para el Tercer Trimestre**

En el tercer trimestre de 2004, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$36,4 millones en comparación con una utilidad neta de US\$22,7 millones en el mismo período de 2003. El **resultado operacional** ascendió a US\$41,1 millones en comparación con los US\$33,7 millones en 2003.

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$528,8 millones, lo que representa un aumento de 31,0% en comparación con el tercer trimestre de 2003. Esto reflejó un crecimiento de 25,7% en los **ingresos de pasajeros** (a US\$297,6 millones), un aumento de 42,8% en los **ingresos de carga** (a US\$200,9 millones), y un aumento de 16,1% en **otros ingresos** (a US\$ 30,3 millones).

Los ingresos de pasajeros crecieron producto de un aumento de 19,7% en el tráfico y de 5,0% en el *yield*. El crecimiento del tráfico superó el aumento de 16,9% en la capacidad, lo que se tradujo en un incremento de 1,8 puntos en los factores de ocupación a 74,5%. El crecimiento del tráfico se debe a un aumento de 4,5% en el tráfico doméstico y un crecimiento de 22,8% en el tráfico internacional. La mejora de los *yields* se originó en una óptima segmentación, aumentos de tarifa para compensar el aumento en precios del combustible, una caída en la distancia de viaje promedio, y al efecto de la fuerte apreciación del peso chileno en los *yields* de rutas domésticas.

Los ingresos de carga crecieron debido a un aumento de 22,2% en el tráfico y de 14,3% en los *yields*. Los *yields* aumentaron principalmente por un mejor ambiente competitivo y por un aumento de un *fuel surcharge*. La capacidad de carga aumentó 14,3% y como resultado los factores de ocupación aumentaron 1,5 puntos a 68,4%.

Otros ingresos aumentaron 16,1% principalmente por el incremento de las ventas *duty-free* y handling, aumentos que compensaron la baja en arriendo de aeronaves.

Los **costos operacionales** aumentaron 31,9% durante el trimestre, mientras que la capacidad medida en ATK, creció 20,5%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaron 9,2%. Aislado el impacto de los altos precios de combustible, los costos por unidad aumentaron 1,7%. Las remuneraciones y beneficios aumentaron 23,2% debido al impacto de la apreciación del peso chileno sobre las remuneraciones en dicha moneda, aumentos en el número de empleados, y mayores bonos por desempeño. Los gastos por combustible crecieron 75,6% debido a un alza de 42,1% en los precios y a un incremento de 23,6% en el consumo (durante el tercer trimestre de 2004, la Compañía registró una ganancia de US\$13,8 millones por cobertura de combustible en comparación con los US\$2,3 millones de ganancia en 2003, los que se incluyen como ganancias/pérdidas no operacionales). Las comisiones a agentes crecieron 38,3%, principalmente debido al aumento de 32,1% en los ingresos combinados de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes aumentaron 0,7 puntos porcentuales a 15,3% debido a cambios en la mezcla de ventas (las comisiones de carga son mayores que las de pasajeros) y a que la baja en las comisiones promedio de pasajeros fue totalmente compensada por un aumento en las comisiones promedio de carga. La depreciación y amortización aumentó 9,5% producto de la incorporación de nuevos activos y de un cargo por una sola vez de US\$0,5 millones producto de un ajuste en la depreciación de motores. Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 14,0% producto del aumento en la operación y mayor gasto por arriendo en modalidad ACMI. El servicio a pasajeros aumentaron 24,0% a raíz del aumento en el tráfico. El gasto en arriendo de aviones disminuyó un 0,5% ya que la incorporación de nuevas aeronaves fue totalmente compensada por una reducción en las tasas de arriendo durante el primer trimestre de 2003. El gasto de mantenimiento creció 23,8% producto del aumento de las operaciones. Finalmente, otros gastos operacionales crecieron 38,6% producto de mayores ventas y gastos en capacitación, y costos asociados al aumento de las operaciones en Perú.

El **margen operacional** para el trimestre disminuyó 0,6 puntos porcentuales a 7,8%. A nivel **no operacional** se registró una ganancia de US\$3,7 millones para el tercer trimestre, comparado con una pérdida de US\$5,1 millones en 2003. Mientras los ingresos financieros aumentaron 138,3% debido a una mayor liquidez, los gastos por intereses

disminuyeron 6,9% producto de la reducción de la deuda promedio. En el ítem misceláneo, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$9,6 millones en comparación con la ganancia de US\$3,3 millones en 2003. En el 2004 se incluye una ganancia de US\$13,8 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$2,3 millones en 2003) así como también una pérdida de US\$3,2 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$1,8 millones en 2003). Los márgenes netos, mejoraron 1,3 puntos de 5,6% en 2003 a 6,9% en 2004.

### **Resultados Consolidados Acumulados a Septiembre**

Para los primeros nueve meses de 2004, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$116,0 millones en comparación con una utilidad neta de US\$48,4 millones en el mismo periodo de 2003. La **utilidad operacional** ascendió a US\$138,0 millones en comparación con US\$69,8 millones en 2003.

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$1,48 mil millones, un aumento de 27,8% en comparación con el tercer trimestre de 2003. Esto reflejó un crecimiento de 27,8% de los **ingresos de pasajeros** (a US\$837,7 millones), un aumento de 33,4% en los **ingresos de carga** (a US\$561,3 millones), y a una disminución de 0,1% en **otros ingresos** (a US\$84,4 millones).

El crecimiento de los ingresos de pasajeros obedeció a un aumento de 20,9% del tráfico y de 5,7% en los *yields*. El crecimiento del tráfico superó el aumento de 14,9% en la capacidad, lo que se tradujo en un incremento de 3,6 puntos en el factor de ocupación a 71,9%. El crecimiento del tráfico se debe a un aumento de 4,9% en el tráfico doméstico y a un crecimiento de 24,6% en el tráfico internacional. Los *yields* mejoraron, pese a un aumento en la distancia promedio de viaje, a raíz de una óptima segmentación, mayor tráfico premium, y a la apreciación del peso chileno.

Los ingresos de carga crecieron debido aun aumento de 20,0% en el tráfico y de una mejora de 11,2% en los *yields*. Los *yields* aumentaron principalmente por un mejor ambiente competitivo y por la aplicación de un mayor *fuel surcharge*. El crecimiento del tráfico de carga superó el aumento de 14,9% de la capacidad, dando como resultado un aumento de 1,5 puntos a 68,4% en el factor de ocupación.

Otros ingresos disminuyeron 0,1% ya que la reducción de los ingresos por arriendo de aviones y fue compensada por el aumento de las ventas a bordo y servicios de courier.

Los **costos operacionales** aumentaron 23,3% durante los últimos nueve meses, mientras que la capacidad creció 14,8%. Los costos por unidad (ATK) aumentaron 6,3%. Sin considerar los altos precios del combustible, los costos por unidad aumentaron 1,8%. Las remuneraciones y los beneficios crecieron 22,7% debido al impacto de la apreciación del peso chileno sobre las remuneraciones denominadas en dicha moneda, aumentos de dotación, y mayores bonos por desempeño. Los costos por combustible crecieron 48,7% debido a un alza de 24,6% en los precios y a un incremento de 19,3% en el consumo (durante los primeros nueve meses de 2004 la Compañía registró una ganancia de US\$32,7 millones por cobertura de combustible en comparación con una ganancia de US\$9,0 millones en el mismo periodo 2003, los que se incluyen como ganancias no operacionales). Las comisiones a agentes crecieron 32,3% debido principalmente al aumento de 30,0% en los ingresos de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes aumentaron 0,2 puntos porcentuales a 15,0% debido a que la disminución de las comisiones promedio de pasajeros fue totalmente compensado por un aumento de las comisiones promedio de carga. La depreciación y amortización aumentó 5,3% debido a la incorporación de activos y a un cargo por una sola vez de US\$0,5 millones. Otros arriendo y tasas de aterrizaje aumentaron 11,5% ya que los mayores costos por el aumento de las operaciones y mayores tasas en algunos aeropuertos fueron parcialmente compensados por menores costos en seguros y aumentos de eficiencia. El servicio a pasajeros aumentó 25,1% producto del aumento en el tráfico y costos asociados a la recuperación del tráfico premium. El gasto en arriendo de aeronaves disminuyó 8,4% ya que la incorporación de nuevas aeronaves fue totalmente compensada por la reducción en las tasas de arriendo durante el primer trimestre de 2003. El gasto de mantenimiento creció 25,4% producto del aumento de las operaciones y por el efecto neto de ajustes extraordinarios a la baja en provisiones por US\$ 1,9 millones en 2004 (por retiros de aviones DC-8 y por ajustes en provisiones relacionados con cambios en las condiciones de devolución de aviones arrendados) y por US\$5,0 millones en 2003. Finalmente, otros gastos operacionales crecieron 25,2% debido a mayores gastos de ventas y costos relacionados con operaciones.

El **margen operacional** creció 3,3 puntos porcentuales a 9,3%. A nivel **no-operacional** se registró una ganancia de US\$ 3,3 millones durante los nueve primeros meses de 2004, comparado con una pérdida de US\$10,2 millones en 2003. Mientras el ingreso por intereses creció 89,3% debido a una mayor liquidez, los gastos por intereses disminuyeron 7,3% producto de menores tasas de interés y la reducción de la deuda promedio. En el ítem misceláneo, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$23,8 millones en 2004 comparado con la ganancia de US\$15,7 millones en 2003. Durante el 2004 se incluye una ganancia de US\$32,7 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$9,0 millones en 2003) así como también una pérdida de US\$5,8 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$5,9 millones en 2003). Como resultado, los márgenes netos mejoraron 3,6 puntos de 4,2% en 2003 a 7,8% en 2004.



### **Hechos Recientes**

#### *Nuevo Servicio a Ushuaia*

En octubre, LAN anunció el lanzamiento de su nuevo servicio a Ushuaia, Argentina. La compañía operará dos veces a la semana entre Punta Arenas, Chile y dicha ciudad argentina. Ushuaia será el séptimo destino de LAN dentro de Argentina. LAN operará una tercera frecuencia en esta ruta durante la temporada alta.

#### *Premios y Reconocimientos*

LAN recibió importantes reconocimientos en los últimos meses. En julio, Airline Business Magazine premió a LAN con el *Marketing Strategy Award* por su éxito en el desarrollo de una red a lo largo de América Latina a través de su concepto de alianza LAN. En agosto, Travel and Leisure Magazine seleccionó las clases primera y ejecutiva de LAN en el noveno lugar a nivel mundial. En septiembre, Global Finance Magazine nombró a LAN la "Mejor Aerolínea de América Latina".



\*\*\*\*\*

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

	Para el Trimestre Terminado el 30 de Septiembre,			Para los Nueves Meses Terminados 30 de Septiembre,		
	2004	2003	Var. %	2004	2003	Var. %
<b>INGRESOS</b>						
Pasajeros	297,554	236,714	25.7%	837,709	655,502	27.8%
Carga	200,903	140,690	42.8%	561,322	420,860	33.4%
Otros	30,329	26,133	16.1%	84,416	84,500	-0.1%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>528,786</b>	<b>403,537</b>	<b>31.0%</b>	<b>1,483,447</b>	<b>1,160,862</b>	<b>27.8%</b>
<b>COSTOS</b>						
Remuneraciones	(72,401)	(58,757)	23.2%	(206,454)	(168,198)	22.7%
Combustible	(107,076)	(60,964)	75.6%	(276,405)	(185,924)	48.7%
Comisiones	(76,469)	(55,279)	38.3%	(210,405)	(159,034)	32.3%
Depreciación y Amortización	(19,326)	(17,652)	9.5%	(57,505)	(54,633)	5.3%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(70,150)	(61,530)	14.0%	(202,547)	(181,581)	11.5%
Servicio a Pasajeros	(11,550)	(9,315)	24.0%	(32,492)	(25,976)	25.1%
Arriendo de Aviones	(32,785)	(32,945)	-0.5%	(97,479)	(106,399)	-8.4%
Mantenimiento	(31,405)	(25,360)	23.8%	(87,655)	(69,927)	25.4%
Otros Costos Operacionales	(66,503)	(47,986)	38.6%	(174,494)	(139,417)	25.2%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>(487,665)</b>	<b>(369,788)</b>	<b>31.9%</b>	<b>(1,345,436)</b>	<b>(1,091,089)</b>	<b>23.3%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>41,121</b>	<b>33,749</b>	<b>21.8%</b>	<b>138,011</b>	<b>69,773</b>	<b>97.8%</b>
<i>Margen Operacional</i>	7.8%	8.4%	- 0.6 pp.	9.3%	6.0%	3.3 pts.
<b>INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES</b>						
Ingresos Financieros	3,122	1,310	138.3%	6,863	3,626	89.3%
Gastos Financieros	(8,978)	(9,640)	-6.9%	(27,385)	(29,551)	-7.3%
Misceláneos-Neto	9,580	3,272	192.8%	23,783	15,680	51.7%
<b>RESULTADO NO OPERACIONAL</b>	<b>3,724</b>	<b>(5,058)</b>	<b>NM</b>	<b>3,261</b>	<b>(10,245)</b>	<b>-131.8%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO</b>	<b>44,845</b>	<b>28,691</b>	<b>56.3%</b>	<b>141,272</b>	<b>59,528</b>	<b>137.3%</b>
Interés Minoritario	252	(1,131)	-122.3%	1,227	(781)	-257.1%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>45,097</b>	<b>27,560</b>	<b>63.6%</b>	<b>142,499</b>	<b>58,747</b>	<b>142.6%</b>
Impuestos	(8,701)	(4,901)	77.5%	(26,530)	(10,345)	156.5%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>36,396</b>	<b>22,659</b>	<b>60.6%</b>	<b>115,969</b>	<b>48,402</b>	<b>139.6%</b>
<i>Margen Neto</i>	6.9%	5.6%	1.3 pp.	7.8%	4.2%	3.6 pts.
Total de Acciones	318,909,090	318,909,090		318,909,090	318,909,090	
Utilidad Neta por Acción	0.11	0.07	60.6%	0.36	0.15	139.6%
Utilidad Neta por ADR	0.57	0.36	60.6%	1.82	0.76	139.6%

**LAN Airlines S.A.  
Estadísticas Operacionales**

<b>Estadísticas Operacionales</b>	<b>Para el Trimestre Terminado el 30 de Septiembre,</b>			<b>Para los Nueves Meses Terminados 30 de Septiembre,</b>		
	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>Var. %</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>Var. %</b>
<b>Sistema</b>						
ATKs (millones)	1,317.2	1,093.0	20.5%	3,783.3	3,241.1	16.7%
ASKs (millones)	5,349.8	4,577.2	16.9%	15,431.9	13,427.7	14.9%
RTKs (millones)	920.6	749.2	22.9%	2,607.0	2,166.6	20.3%
RPKs (millones)	3,984.1	3,327.9	19.7%	11,089.3	9,170.4	20.9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	69.9%	68.5%	1.3 pp.	68.9%	66.8%	2.1 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	64.9%	63.9%	1.0 pp.	63.1%	64.1%	-1.0 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	54.15	50.37	7.5%	53.66	49.68	8.0%
Ingresos por ATK (US Centavos)	37.84	34.53	9.6%	36.98	33.21	11.3%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	35.16	32.20	9.2%	33.87	31.86	6.3%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	78.0	63.1	23.6%	222.3	186.4	19.3%
<b>Pasajeros</b>						
ASKs (millones)	5,349.8	4,577.2	16.9%	15,431.9	13,427.7	14.9%
RPKs (millones)	3,984.1	3,327.9	19.7%	11,089.3	9,170.4	20.9%
RTKs (millones)	358.6	299.5	19.7%	998.0	825.3	20.9%
Pasajeros Transportados (miles)	1,763.2	1,434.8	22.9%	4,700.2	3,996.8	17.6%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	74.5%	72.7%	1.8 pp.	71.9%	68.3%	3.6 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	7.47	7.11	5.0%	7.55	7.15	5.7%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	82.98	79.03	5.0%	83.94	79.42	5.7%
Ingresos/ASK (US Centavos)	5.56	5.17	7.5%	5.43	4.88	11.2%
<b>Carga</b>						
ATKs (miles)	821.1	671.7	22.2%	2,351.6	2,004.0	17.3%
RTKs (miles)	562.0	449.7	25.0%	1,608.9	1,341.2	20.0%
Toneladas Transportadas (miles)	124.7	102.3	21.8%	361.9	298.5	21.2%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	68.4%	67.0%	1.5 pp.	68.4%	66.9%	1.5 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	35.75	31.28	14.3%	34.89	31.38	11.2%
Ingresos/ATK (US Centavos)	24.47	20.95	16.8%	23.87	21.00	13.7%

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

	<b>Al 30 de septiembre de,</b>	
	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>ACTIVOS</b>		
<b>ACTIVOS CIRCULANTES</b>		
Disponible	7,713	7,509
Depósitos a Plazo	196,277	101,383
Valores Negociables	103,931	51,807
Documentos y Cuentas por Cobrar	161,818	141,286
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	2,155	1,430
Inventarios	35,756	33,210
Impuestos por Recuperar	12,007	8,592
Gastos Pagados por Anticipado	14,971	13,365
Impuestos Diferidos	5,506	5,997
Otros activos circulantes	41,738	26,647
Total Activos Circulantes	581,872	391,226
<b>ACTIVO FIJO (neto)</b>		
Aviones	778,499	800,107
Otros	202,885	194,010
Total Activo Fijo	981,384	994,117
<b>OTROS ACTIVOS</b>		
Inversiones	2,640	1,653
Menor Valor Inversiones	43,492	45,882
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	62	0
Deudores a Largo Plazo	10,277	10,589
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	123,527	85,011
Total Otros Activos	179,998	143,135
Total Activos	1,743,254	1,528,478
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
<b>PASIVOS CIRCULANTES</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	0	0
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto F	33,284	63,602
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	51,872	15,803
Dividendos por Pagar	208	37
Cuentas por Pagar	201,878	132,784
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	26	4
Acreedores Varios	179	292
Ingresos Percibidos por Adelantado	110,451	103,154
Otros Pasivos Circulantes	143,898	92,237
Total Pasivos Circulantes	541,796	407,913
<b>PASIVOS A LARGO PLAZO</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	323,892	572,944
Acreedores Varios	25,598	731
Provisiones	97,267	71,985
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	425	1,063
Ingresos Percibidos por Adelantado	46,675	59,367
Impuestos Diferidos	66,167	32,744
Obligaciones por Leasing de Capital	199,822	8,042
Otros Pasivos a Largo Plazo	16,955	28,559
Total Pasivos a Largo Plazo	776,801	775,435
<b>INTERÉS MINORITARIO</b>		
	2,684	4,299
<b>PATRIMONIO</b>		
Capital Pagado	134,303	134,303
Reservas	2,620	2,620
Dividendos Provisorios	(39,784)	(11,583)
Utilidades Acumuladas	324,834	215,491
Total Patrimonio	421,973	340,831
Total Pasivos y Patrimonio	1,743,254	1,528,478