



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$23,8 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE DE 2005

Santiago, Chile, 27 de Octubre de 2005 – 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 y del período de los primeros nueve meses del año, acumulado al 30 de Septiembre de 2005. "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\$23,8 millones para el tercer trimestre de 2005 comparado con US\$36,4 millones en 2004. Ello representa un logro significativo considerando que LAN fue impactada por el alto precio del combustible, que causó costos adicionales por US\$54 millones, y por los costos asociados a la puesta en marcha de LAN Argentina.
- El resultado operacional para el trimestre ascendió a US\$10,0 millones comparado con US\$41,1 millones para el mismo período del año anterior. En consecuencia, el margen operacional bajó a un 1,6%. Por su parte, el resultado no operacional creció casi cuatro veces llegando a US\$17,7 millones impulsado por ganancias por cobertura de combustible de US\$21,7 millones. Para efectos de hacer comparables estos resultados a los de otras líneas aéreas, es necesario ajustar el resultado operacional incorporando las ganancias por concepto de cobertura de combustible. Así, el resultado operacional ascendería a US\$31,7 millones, en tanto que el margen operacional para este trimestre alcanzaría un 5,1%.
- Los ingresos totales de LAN para el trimestre aumentaron 17,6% principalmente debido a un incremento de un 24,1% en los ingresos de pasajeros, un aumento de 7,5% en los ingresos de carga, y un crecimiento de 21,2% en otros ingresos. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 59% y 35% del total de ingresos, respectivamente.
- Durante el trimestre LAN Argentina continuó expandiendo sus operaciones agregando tres nuevos destinos domésticos a su red e incorporando dos nuevas aeronaves. Actualmente, LAN Argentina opera a seis destinos con cinco aeronaves. LAN Argentina iniciará servicios diarios entre Buenos Aires y Miami el próximo 1° de Diciembre.
- El 20 de Septiembre, LAN lanzó su nueva política de cargo por combustible en rutas de pasajeros. Este nuevo cargo –separado de la tarifa– se ajusta de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo. Con el fin de informar de manera precisa y oportuna a sus pasajeros, los ajustes en el cargo de combustible están definidos en una tabla disponible en el sitio web de la Compañía (www.lan.com).
- El 6 de Octubre, LAN y Airbus firmaron el contrato final para la adquisición de 25 nuevos aviones de corto alcance. Estas aeronaves se suman a siete órdenes pendientes establecidas con anterioridad. De esta forma, LAN planea incorporar entre los años 2006 y 2008 veinte Airbus A318s, ocho A319s y cuatro A320s.
- El 28 de Julio, LAN recibió su séptimo Boeing 767-300F Carguero. Este nuevo avión será utilizado principalmente para reemplazar aeronaves bajo arriendo en la modalidad ACMI.
- Durante el tercer trimestre, LAN ajustó su política de administración de liquidez con el objetivo de minimizar sus costos financieros. Como resultado de lo anterior, la Compañía ha decidido financiar internamente todos los depósitos de pre-entrega asociados a su flota Boeing. El impacto de esta medida sobre la liquidez fue mitigado a través de la reestructuración de líneas de crédito comprometidas.

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
lan@i-advize.com
i-advize Corporate Communications, Inc.
Tel: (212) 406-3690

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$23,8 millones durante el tercer trimestre de 2005 comparado con un resultado neto de US\$36,4 millones para el mismo período de 2004. Los resultados se vieron impactados por US\$54 millones en gastos adicionales, producto del aumento del precio del combustible y por los costos asociados a la puesta en marcha en Argentina. Sin embargo, LAN mitigó una parte importante de estos costos a través de un fuerte crecimiento de los ingresos, actividades de cobertura de combustible y un cuidadoso control de costos, logrando obtener así resultados positivos. La mantención de estos resultados positivos le han permitido a la Compañía continuar avanzando en iniciativas estratégicas claves, como el fortalecimiento de LAN Argentina, la preparación y financiamiento de sus planes de crecimiento y la optimización de su estructura de costos. Estas iniciativas, combinadas con otras medidas que buscan mitigar el alza en los precios del combustible, no sólo le permitirán a la compañía mantener positivos resultados en el corto plazo, sino que también se debieran traducir en una mejora en las perspectivas de largo plazo.

La utilidad operacional para el tercer trimestre disminuyó desde US\$41,1 millones en 2004, a US\$10,0 millones en 2005. El margen operacional se redujo de 7,8% a 1,6%, debido a que el crecimiento de 17,6% que registraron los ingresos totales, fue superado por un incremento de 25,5% en los costos operacionales. Estos últimos aumentaron principalmente debido a la sostenida alza del precio de combustible. A su vez, el resultado no operacional de la Compañía aumentó desde US\$3,7 millones en el 2004 a US\$17,8 millones en el 2005. Este incremento obedeció, en gran medida, a mayores ganancias por cobertura de combustible, las que ascendieron a US\$21,7 millones en 2005. Para efectos de hacer comparables estos resultados a los de otras líneas aéreas, es necesario ajustar el resultado operacional incorporando las ganancias por concepto de cobertura de combustible. Así, el resultado operacional ascendería a US\$31,7 en el 2005, equivalente a un margen operacional de 5,1%.

Los ingresos de pasajeros generados durante el trimestre crecieron en un 24,1% con respecto al mismo período del año anterior. El tráfico aumentó 15,5%, lo que excedió el alza de 12% que registró la oferta, y se tradujo en aumento de 2,3 puntos en el factor de ocupación. El tráfico creció impulsado principalmente por un alza de 18% en el tráfico internacional, producto, principalmente, del aumento de la demanda en Chile, Perú, Ecuador y Argentina. LAN ha aumentado exitosamente su oferta, especialmente en rutas de largo alcance hacia el Pacífico Sur y en rutas regionales desde Lima. Adicionalmente, en Perú, la Compañía alcanzó una mayor participación de mercado que el año anterior y en Argentina lanzó nuevas rutas. Por su parte, el *yield* aumentó en un 7,5% a raíz del ajuste de tarifas vinculadas a los mayores precios del combustible, y por la reducción la distancia promedio de viaje.

Los ingresos de carga aumentaron 7,5% en relación con el tercer trimestre de 2004. Mientras el tráfico de carga permaneció estable la capacidad aumentó en un 6,7%. Esto generó una disminución de 4,3 puntos en el factor de ocupación producto de una demanda menor a la esperada en las rutas de exportación desde América Latina, motivada por un cambio en la composición de las exportaciones en respuesta al alza de los costos de transporte y por el fortalecimiento de las monedas locales. Sin embargo, esta situación ha sido parcialmente compensada por un mejor comportamiento en las rutas de importación hacia Sudamérica y por mejoras en aumentos en tarifas en dichas rutas. Ello, unido a aumento en el cargo por combustible, contribuyó al aumento de los *yields*, lo que a su vez permitió aumentar los ingresos por ATK.

Los costos operacionales para el trimestre crecieron 25,5% en relación al año anterior. Dado que la capacidad subió 9,2%, los costos por ATK aumentaron 15,1%. Esta alza obedeció principalmente a mayores precios del combustible y al fortalecimiento de la moneda chilena. Aproximadamente el 70% de este incremento en el costo unitario fue provocado por el precio del combustible. Si se excluye este efecto, los costos unitarios aumentaron 4,4%. La apreciación del peso chileno explica una significativa parte de este incremento, ya que costos denominados en la mencionada moneda, como es el caso de la remuneraciones, aumentaron en relación al dólar. Excluyendo estos dos factores, los costos por ATK se incrementaron marginalmente producto de mayores gastos comerciales derivados de mayores ingresos unitarios, costos asociados a la puesta en marcha de LAN Argentina, y el impacto de un acortamiento en la distancia promedio de viaje. Estos efectos fueron parcialmente compensados por una renegociación de contratos de mantenimiento con terceros, el reemplazo de aeronaves arrendadas en modalidad ACMI, un menor consumo promedio de combustible, y otras iniciativas orientadas a aumentar la eficiencia.

En las últimas semanas LAN ha tomado una serie de medidas orientadas a mitigar el impacto de largo plazo del aumento de los precios del combustible. Específicamente, la Compañía implementó medidas para reducir el consumo de combustible, ajustó el sobrecargo por combustible en carga, y lanzó un nuevo cargo por combustible – separado de la tarifa- en rutas de pasajeros, que se ajustará periódicamente en función del precio promedio del petróleo WTI de los últimos quince días. A fin de dar a sus pasajeros una información precisa y oportuna, la Compañía publicó una tabla en que se detallan los montos de este cargo y la metodología de ajuste. Dicha tabla está disponible en www.lan.com

Durante el trimestre el Efectivo y Efectivo Equivalente de LAN disminuyó en aproximadamente US\$133 millones debido a que LAN decidió modificar su política de manejo de liquidez a fin de optimizar sus costos financiamiento. Esta decisión implica financiar internamente una porción sustancial de los depósitos de pre-entrega asociados a las aeronaves Boeing 767-300 a ser adquiridas entre 2005 y 2008. A fin de cumplir con los niveles de liquidez que se

ha fijado internamente la Compañía, ésta ha estructurado líneas de crédito comprometidas que le permitirían recuperar una porción significativa de los fondos asignados para este propósito. Al 30 de septiembre dichas líneas ascendían a US\$98 millones y, en consecuencia, la posición de liquidez real de LAN durante era de aproximadamente US\$249 millones.

Durante el trimestre, LAN Argentina aumentó sus operaciones, agregando frecuencias a sus rutas originales y tres nuevos destinos domésticos. LAN Argentina ha sustentado esta expansión a través de la incorporación de dos aviones adicionales. En consecuencia, LAN Argentina ahora opera actualmente una flota de cinco Boeing 737-200. LAN Argentina espera iniciar sus operaciones internacionales el 1º de diciembre próximo con el lanzamiento de un vuelo diario entre Buenos Aires y Miami. LAN Argentina espera continuar su crecimiento durante el 2006 mediante la incorporación de nuevos destinos domésticos e internacionales.

En Octubre, LAN y Airbus Industrie firmaron el contrato final de compra por 25 aviones de la familia Airbus A320. Estos nuevos aviones, sumados a nueve entregas pendientes de una orden anterior, se incorporarán a la flota de LAN entre el 2006 y 2008. Aunque el acuerdo de compra permite flexibilidad con respecto al tipo de avión, actualmente LAN planea incorporar veinte aviones A318, ocho aviones A319 y cuatro aviones A320.

En Julio, LAN recibió el primero de doce nuevos aviones Boeing 767-300 que espera incorporar a su flota entre 2005 y 2008. Esta orden de compra comprende 7 aeronaves de pasajeros y cinco aviones cargueros. La Compañía espera recibir un segundo carguero en Noviembre, seguido por 5 aviones en 2006 (cuatro de pasajeros y uno de carga). LAN ya había financiado todas las entregas de 2005 y la primera de 2006, y en Septiembre estructuró el financiamiento para las órdenes restantes del 2006. Este nuevo financiamiento, que cubre el 85% del total de la inversión y es garantizado por ExIm Bank, es el primer préstamo sub-LIBOR entregado a una empresa chilena.

LAN también ha continuado expandiendo sus alianzas. En Septiembre, la compañía y Korean Airlines implementaron un nuevo acuerdo de código compartido. Por medio de éste, LAN colocará su código en vuelos de Korean Airlines entre Los Ángeles y Seúl, y Korean Airlines lo hará en los vuelos de LAN entre Los Ángeles y Santiago.

Pese a que ha enfrentado desafíos significativos, LAN ha continuado generando resultados sólidos. Gracias a propuestas de valor atractivas para sus pasajeros y clientes de carga y a su competitiva estructura de costos, LAN ha sido capaz de resolver exitosamente estas situaciones y mantenerse enfocada en el futuro. La Compañía ha implementado una serie de medidas orientadas a reducir el impacto de los altos precios de combustible y ha ajustado ágilmente sus operaciones de carga frente a la contracción de la demanda. LAN espera que estas acciones le permitan mantener su rentabilidad. Adicionalmente, LAN está trabajando en un conjunto de iniciativas que le permitirán crecer en mercados domésticos e internacionales, elevar sus niveles de servicio, y mejorar su eficiencia gracias a programas de ahorro de costos y el aprovechamiento de economías de escala. En consecuencia, LAN considera que está en una situación privilegiada para continuar creando valor para empleados, clientes y accionistas.

Resultados Consolidados para el Tercer Trimestre

En el tercer trimestre de 2005, la Compañía obtuvo una utilidad neta de US\$23,8 millones en comparación con una utilidad neta de US\$36,4 millones en el mismo período de 2004. El resultado operacional fue de US\$10,0 millones en comparación con US\$41,1 millones en 2004. Los márgenes operacionales para el trimestre disminuyeron 6,2 puntos porcentuales a 1,6%

Los ingresos operacionales ascendieron a US\$622,0 millones, lo que representa un aumento de 17,6% en comparación con el tercer trimestre de 2004. Esto reflejó:

- un crecimiento de 24,1% en los ingresos de pasajeros (a US\$369,2 millones),
- un aumento de 7,5% en los ingresos de carga (a US\$216,0 millones), y
- un alza de 21,2% en otros ingresos (a US\$36,8 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 59% y 35% del total de los ingresos del segundo trimestre.

Los ingresos de pasajeros crecieron producto de un aumento de 15,5% en el tráfico y de 7,5% en el yield. El factor de ocupación aumentó 2.3 puntos a 76,8% gracias a que el crecimiento del tráfico superó el alza de 12,0% de la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 10,8%. El crecimiento del tráfico se debe a que la disminución de 0,6% que presentó el tráfico doméstico fue compensado por un crecimiento de 18,2% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). El tráfico internacional representó un 87% del total del tráfico durante el trimestre. La mejoría de los yields se debió principalmente a una caída en la distancia de

viaje promedio, un alza en el tráfico premium, mejor segmentación, y a aumentos de tarifas asociados al aumento de los precios del combustible.

Los ingresos de carga crecieron a pesar de una mínima alza de 0,01% en el tráfico debido a un aumento de 7,5% los yields. Los yields se incrementaron principalmente por un aumento en el cargo por combustible. El tráfico plano y el aumento de la capacidad en 15,0% dieron como resultado que los factores de ocupación disminuyeron 4,3 puntos porcentuales a 64,1%. Las yields compensaron completamente lo anterior, y en consecuencia, los ingresos medidos en ATK crecieron 0,7%.

Otros ingresos aumentaron 21,2% debido a mayores ingresos por handling, courier y ventas a bordo.

Los costos operacionales aumentaron 25,5% durante el trimestre mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 9,2%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaran 15,1%. Aislado el impacto de los altos precios de combustible, los costos por unidad aumentaron 4,4%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las remuneraciones y beneficios aumentaron 35,1% debido a aumentos en el número de empleados y al impacto de la apreciación de un 13% del peso chileno sobre las remuneraciones en dicha moneda.
- Los gastos por combustible crecieron 57,6% debido a un alza de 47,0% en los precios y a un incremento de 7,2% en el consumo.
- Las comisiones a agentes crecieron 16,3%, principalmente debido al aumento de 17,4% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes se mantuvieron esencialmente estables, bajando de 15,3% a 15,2%.
- El ítem depreciación y amortización creció 7,3% debido a la incorporación de activos.
- Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 4,2% dado que el efecto de una mayor operación en las tasas de aterrizaje y gastos de servicios de apoyo terrestre, fueron compensados parcialmente por menores arriendos en modalidad ACMI y menores costos de seguros.
- El servicio a pasajeros aumentó 29,3% principalmente por incremento de 24,1% en el número de pasajeros transportados.
- El gasto en arriendo de aviones aumentó 12,1% debido a la incorporación de nuevas aeronaves Boeing 767 y Airbus A319.
- El gasto de mantenimiento creció 5,3%, debido principalmente a que mejores condiciones de renegociación de los contratos de mantenimiento con terceros compensaron el crecimiento en la capacidad.
- Otros gastos operacionales crecieron 17,1% producto del aumento de los gastos de reservas, costos de ventas e impuestos asociados, y mayores gastos en marketing

A nivel no operacional, LAN registró una ganancia de US\$17,8 millones en el tercer trimestre, comparado con una ganancia de US\$3,7 millones en 2004. Mientras los ingresos financieros aumentaron 7,8% debido a una mayor liquidez promedio y altas tasas de interés, los costos financieros disminuyeron 11,0% producto del incremento de la deuda promedio de largo plazo. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$24,4 millones en comparación con la ganancia de US\$9,6 millones en 2004. En el 2005 se incluye una ganancia de US\$21,7 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$13,8 millones en 2004) así como también una ganancia de US\$2,6 millones por diferencia de cambio (comparado con la pérdida de US\$3,2 millones en 2004).

Resultados Consolidados para los Primeros Nueve Meses

En los primeros nueve meses de 2005, la Compañía obtuvo una utilidad neta de US\$96,7 millones en comparación con una utilidad neta de US\$116,0 millones en el mismo período de 2004. El margen neto disminuyó 2,4 puntos a 5,4% en 2005. El resultado operacional fue de US\$82,4 millones en comparación con US\$138,0 millones en 2004. Los márgenes operacionales para el semestre disminuyeron 4,7 puntos porcentuales a 4,6%

Los ingresos operacionales ascendieron a US\$1.800,0 millones, lo que representa un aumento de 21,3% en comparación con los primeros nueve meses de 2004. Esto reflejó:

- un crecimiento de 25,7% en los ingresos de pasajeros (a US\$1.052,9 millones),
- un aumento de 15,9% en los ingresos de carga (a US\$650,6 millones), y
- un alza de 14,3% en otros ingresos (a US\$96,5 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 58% y 36% del total de los ingresos del primer semestre.

Los ingresos de pasajeros crecieron producto de un aumento de 17,6% en el tráfico y de 6,9% en el yield. El factor de ocupación aumentó 2,1 puntos a 74,0% gracias a que el crecimiento del tráfico superó el alza de 14,2% de la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 10,1%. El crecimiento del tráfico se debe a una disminución de 1,8% en el tráfico doméstico fue compensado por un crecimiento de 21,3% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domesticas en Perú). El tráfico internacional representó un 86% del total del tráfico durante los primeros nueve meses del año. La mejoría de los yields se debió principalmente a una caída en la distancia de viaje promedio, un alza en el tráfico premium, mejor segmentación, y a aumentos de tarifas asociados al aumento de los precios del combustible.

Los ingresos de carga crecieron debido a un aumento de 7,2% en el tráfico y de 8,1% en los yields. Los yields mejoraron principalmente por un aumento en el fuel surcharge. A su vez, la capacidad subió 12,3% y como resultado los factores de ocupación disminuyeron 3,1 puntos porcentuales a 65,3%. Producto de este aumento, los ingresos medidos en ATK crecieron 3,2%.

Otros ingresos aumentaron 14,3% debido a que mayores ingresos por handling, mantenimiento efectuado por una tercera parte, courier y ventas a bordo, compensaron la baja de ingresos por arriendo de aviones.

Los costos operacionales aumentaron 27,7% durante los primeros nueve meses mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 13,6%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaran 12,6%. Aislado el impacto de los altos precios de combustible, los costos por unidad aumentaron 3,2%. Las variaciones por ítem fueron las siguiente:

- Las remuneraciones y beneficios aumentaron 30,2% debido a aumentos en el número de empleados y al impacto de la apreciación del peso chileno sobre las remuneraciones en dicha moneda.
- Los gastos por combustible crecieron 62,1% debido a un alza de 44,1% en los precios y a un incremento de 12,5% en el consumo.
- Las comisiones a agentes crecieron 21,3%, principalmente debido al aumento de 21,8% en los ingresos combinados de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes se mantuvieron esencialmente estables 15,0% ya que mayores comisiones de carga compensaron menores comisiones de pasajeros.
- El ítem depreciación y amortización se mantuvo plano, registrando un aumento de 2,6%.
- Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 11,2% dado que el efecto de una mayor operación en las tasas de aterrizaje, gastos de servicios de apoyo terrestre, y arriendos en modalidad ACMI fue compensado parcialmente con aumentos de eficiencia y menores costos de seguros.
- El servicio a pasajeros aumentó 24,4% principalmente por incremento de 25,1% en el número de pasajeros transportados.
- El gasto en arriendo de aviones aumentó 13,1% debido a la incorporación de nuevas aeronaves Boeing 767 y Airbus A320.
- El gasto de mantenimiento creció 14,4% producto del aumento de las operaciones. Excluyendo un ajuste de US\$1,9 millones por una vez en 2004, el gasto de mantenimiento subió 12,6% producto de que la renegociación con de los contratos con terceros compensaron el incremento en la capacidad.
- Otros gastos operacionales crecieron 20,5% producto del aumento en gasto de reservas, costos de ventas e impuesto asociados, y mayores gastos en marketing

A nivel no operacional, LAN registró una ganancia de US\$32,5 millones en los primeros nueve meses, comparado con una ganancia de US\$3,3 millones en 2004. Mientras los ingresos financieros aumentaron 50,0% debido a una mayor liquidez y altas tasas de intereses, los costos financieros aumentaron 2,5% producto del alza en la deuda promedio. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$50,3 millones en comparación con la ganancia de US\$23,8 millones en 2004. En el 2005 se incluye una ganancia de US\$47,2 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$32,7 millones en 2004) así como también una ganancia de US\$2,7 millones por diferencia de cambio (comparado con una pérdida de US\$5,8 millones en 2004).

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

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre			Para el semestre terminado el 30 de septiembre		
	2005	2004	Var. %	2005	2004	Var. %
INGRESOS						
Pasajeros	369,219	297,554	24.1%	1,052,934	837,709	25.7%
Carga	216,004	200,903	7.5%	650,652	561,322	15.9%
Otros	36,765	30,328	21.2%	96,450	84,416	14.3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	621,988	528,785	17.6%	1,800,036	1,483,447	21.3%
COSTOS						
Remuneraciones	(97,784)	(72,401)	35.1%	(268,793)	(206,454)	30.2%
Combustible	(168,799)	(107,075)	57.6%	(448,061)	(276,405)	62.1%
Comisiones	(88,937)	(76,468)	16.3%	(255,220)	(210,405)	21.3%
Depreciación y Amortización	(20,737)	(19,326)	7.3%	(58,976)	(57,505)	2.6%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(73,108)	(70,150)	4.2%	(225,311)	(202,547)	11.2%
Servicio a Pasajeros	(14,934)	(11,550)	29.3%	(40,427)	(32,492)	24.4%
Arriendo de Aviones	(36,752)	(32,785)	12.1%	(110,266)	(97,479)	13.1%
Mantenimiento	(33,079)	(31,405)	5.3%	(100,241)	(87,655)	14.4%
Otros Costos Operacionales	(77,847)	(66,503)	17.1%	(210,338)	(174,494)	20.5%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(611,977)	(487,663)	25.5%	(1,717,633)	(1,345,436)	27.7%
RESULTADO OPERACIONAL	10,011	41,122	-75.7%	82,403	138,011	-40.3%
<i>Margen Operacional</i>	<i>1.6%</i>	<i>7.8%</i>	<i>- 6.2 pp.</i>	<i>4.6%</i>	<i>9.3%</i>	<i>- 4.7 pts.</i>
INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES						
Ingresos Financieros	3,367	3,122	7.8%	10,292	6,863	50.0%
Gastos Financieros	(9,970)	(8,978)	11.0%	(28,077)	(27,385)	2.5%
Misceláneos-Neto	24,366	9,580	154.3%	50,296	23,783	111.5%
RESULTADO NO OPERACIONAL	17,763	3,723	NM	32,511	3,261	897.0%
RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO						
Interés Minoritario	27,774	44,845	-38.1%	114,914	141,272	-18.7%
	755	252	199.6%	1,233	1,227	0.5%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS						
Impuestos	28,529	45,097	-36.7%	116,147	142,499	-18.5%
	(4,712)	(8,701)	-45.8%	(19,425)	(26,530)	-26.8%
UTILIDAD NETA	23,817	36,396	-34.6%	96,722	115,969	-16.6%
<i>Margen Neto</i>	<i>3.8%</i>	<i>6.9%</i>	<i>- 3.1 pp.</i>	<i>5.4%</i>	<i>7.8%</i>	<i>- 2.4 pts.</i>
Total de Acciones	318,909,090	318,909,090		318,909,090	318,909,090	
Utilidad Neta por Acción	0.07	0.11	-34.6%	0.30	0.36	-16.6%
Utilidad Neta por ADR	0.37	0.57	-34.6%	1.52	1.82	-16.6%

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

Estadísticas Operacionales	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre			Para el semestre terminado el 30 de septiembre		
	2005	2004	Var. %	2005	2004	Var. %
Sistema						
ATKs (millones)	1,438.1	1,317.2	9.2%	4,297.6	3,783.3	13.6%
ASKs (millones)	5,990.5	5,349.8	12.0%	17,614.9	15,431.9	14.1%
RTKs (millones)	976.1	920.6	6.0%	2,900.0	2,607.0	11.2%
RPKs (millones)	4,600.8	3,984.1	15.5%	13,036.7	11,089.3	17.6%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	67.9%	69.9%	-2.0 pp.	67.5%	68.9%	-1.4 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	67.5%	64.9%	2.5 pp.	64.9%	63.1%	1.8 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	59.95	54.15	10.7%	58.74	53.66	9.5%
Ingresos por ATK (US Centavos)	40.70	37.84	7.5%	39.64	36.98	7.2%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	40.46	35.16	15.1%	38.14	33.87	12.6%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	83.6	2.3	3600.1%	250.6	222.8	12.5%
Pasajeros						
ASKs (millones)	5,990.5	5,349.8	12.0%	17,614.9	15,431.9	14.1%
RPKs (millones)	4,600.8	3,984.1	15.5%	13,036.7	11,089.3	17.6%
RTKs (millones)	414.1	358.6	15.5%	1,173.3	998.0	17.6%
Pasajeros Transportados (miles)	2,139.7	1,763.2	21.4%	5,881.8	4,700.2	25.1%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	76.8%	74.5%	2.3 pp.	74.0%	71.9%	2.1 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	8.03	7.47	7.5%	8.08	7.55	6.9%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	89.17	82.98	7.5%	89.74	83.94	6.9%
Ingresos/ASK (US Centavos)	6.16	5.56	10.8%	5.98	5.43	10.1%
Carga						
ATKs (miles)	876.4	821.1	6.7%	2,641.3	2,351.6	12.3%
RTKs (miles)	562.0	562.0	0.0%	1,725.2	1,608.9	7.2%
Toneladas Transportadas (miles)	127.6	124.7	2.3%	385.5	361.9	6.5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	64.1%	68.4%	-4.3 pp.	65.3%	68.4%	-3.1 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	38.43	35.75	7.5%	37.71	34.89	8.1%
Ingresos/ATK (US Centavos)	24.65	24.47	0.7%	24.63	23.87	3.2%

LAN Airlines S.A.
Flota Consolidada

	Al 30 de Septiembre		
	Arrendados	Propios	Total
Pasajeros			
Boeing 737-200	9	10	19
Airbus A319-100	5	0	5
Airbus A320-200	10	4	14
Boeing 767-300	12	3	15
Airbus A340-300	4	0	4
TOTAL	40	17	57
Carga*			
Boeing 737-200C	0	1	1
Boeing 767-300F	1	6	7
TOTAL	1	7	8
TOTAL FLOTA	41	24	65

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

	Al 30 de septiembre de,	
	2005	2004
ACTIVOS		
ACTIVOS CIRCULANTES		
Disponible	8,367	7,713
Depósitos a Plazo	12,438	196,277
Valores Negociables	130,540	103,931
Documentos y Cuentas por Cobrar	208,933	161,925
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	10,271	2,156
Inventarios	38,441	35,756
Impuestos por Recuperar	21,448	12,007
Gastos Pagados por Anticipado	12,074	14,971
Impuestos Diferidos	9,316	5,506
Otros activos circulantes	31,111	41,738
Total Activos Circulantes	482,939	581,980
ACTIVO FIJO (neto)		
Aviones	849,992	778,499
Otros	231,206	202,885
Total Activo Fijo	1,081,198	981,384
OTROS ACTIVOS		
Inversiones	3,184	2,640
Menor Valor Inversiones	40,918	43,492
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	140	62
Deudores a Largo Plazo	9,214	10,277
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	331,499	123,527
Total Otros Activos	384,955	179,998
Total Activos	1,949,092	1,743,362
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS CIRCULANTES		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	6,186	0
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto F	41,576	33,284
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	45,728	51,872
Dividendos por Pagar	12	208
Cuentas por Pagar	227,360	201,861
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	290	151
Acreedores Varios	708	179
Ingresos Percibidos por Adelantado	156,827	110,451
Otros Pasivos Circulantes	144,489	143,898
Total Pasivos Circulantes	623,176	541,904
PASIVOS A LARGO PLAZO		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	383,447	323,892
Acreedores Varios	27,107	25,598
Provisiones	119,177	97,267
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	81	425
Ingresos Percibidos por Adelantado	34,415	46,675
Impuestos Diferidos	89,556	66,167
Obligaciones por Leasing de Capital	169,110	199,822
Otros Pasivos a Largo Plazo	11,553	16,955
Total Pasivos a Largo Plazo	834,446	776,801
INTERÉS MINORITARIO	3,636	2,684
PATRIMONIO		
Capital Pagado	134,303	134,303
Reservas	2,620	2,620
Dividendos Provisorios	(36,451)	(39,784)
Utilidades Acumuladas	387,362	324,834
Total Patrimonio	487,834	421,973
Total Pasivos y Patrimonio	1,949,092	1,743,362