



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$47,6 MILLONES PARA EL CUARTO TIMESTRE Y US\$163,6 MILLONES PARA EL AÑO 2004

Santiago, Chile, 3 de Marzo 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 cuarto trimestre y al año terminado el 31 de diciembre de 2004. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo a los principios contables generalmente aceptados en Chile y están expresados en millones de dólares de Estados Unidos.

DESTACADOS

- LAN registró una utilidad neta de US\$163,6 millones para el año 2004, prácticamente duplicando los US\$ 83,6 millones registrada el año anterior. El resultado operacional creció 54,0% a US\$172,1 millones pese a que el alto precio del combustible generó US\$108,9 millones en mayores costos operacionales. Los ingresos totales registraron un aumento 27,7% y alcanzaron a US\$2,1 mil millones. El margen operacional fue de 8,2%.
- Durante el cuarto trimestre, LAN reportó una utilidad neta de US\$47,6 millones la que superó los US\$ 35,2 millones registrados el año 2003. El resultado operacional alcanzó US\$ 34,1 millones en 2004 en comparación con los US\$41,9 millones del mismo periodo en 2003. El alto precio del combustible generó costos adicionales por US\$ 54,2 millones que fueron parcialmente compensados por ganancias por US\$ 13,8 millones por cobertura de combustible (clasificadas como un ítem no operacional).
- La exitosa estrategia de internacionalización de LAN ha llevado a que los ingresos de las operaciones domésticas en Chile, tanto de carga como de pasajeros, representen menos del 11% de los ingresos totales.
- LAN mantiene su sólida posición financiera con aproximadamente US\$ 305 millones en efectivo y otros activos líquidos.
- Durante este trimestre, LAN incorporó un Boeing 767-300 arrendado y dos Airbus A319 bajo esta misma modalidad. La Compañía espera arrendar tres aviones de pasajeros Boeing 767-300, y adquirir dos nuevos cargueros Boeing 767-300 y dos nuevos Airbus A139 durante 2005.
- Durante el trimestre, LanPerú consolidó su posición como el operador doméstico más importante de Perú. Además, en Diciembre, la Corte Suprema de Arequipa revirtió por unanimidad la orden precautoria que obligó a LanPerú a suspender sus operaciones durante 14 horas en Octubre de 2004.
- En Noviembre, LAN y Korean Airlines firmaron una carta de intención para formar una alianza que incluye servicios de código compartido entre América Latina y Asia, así como también ampliar los beneficios a los pasajeros frecuentes de ambas compañías.
- En Enero de 2005, Lan y el sindicato de pilotos de LanExpress firmaron un nuevo convenio colectivo que reemplaza al acuerdo anterior que expiraba en Marzo de 2005.

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

LAN Airlines generó una utilidad neta de US\$163,6 millones durante 2004, prácticamente duplicando los US\$83,6 millones registrados durante 2003. Este resultado sin precedentes se debe en parte al aumento de las utilidades netas del cuarto trimestre, desde US\$35,2 millones en 2003 a US\$47,6 millones en 2004. La preferencia de los clientes, una eficiente estructura de costos y una sólida posición financiera han permitido una mejora consistente en los resultados de LAN durante los tres últimos años. Gracias a ello, hoy en día LAN puede enfocarse en planes de crecimiento y en el desarrollo de iniciativas orientadas a mejorar su rentabilidad y crear valor.

Los elementos claves que definieron el comportamiento de LAN durante el cuarto trimestre fueron un alto crecimiento de las ventas, un cuidadoso control de costos, y el impacto de los altos precios del combustible y las estrategias de coberturas asociadas a ellos. Mientras que las ventas crecieron en un 27,5% a US\$609,5 millones, el margen operativo decayó 3,2 puntos porcentuales a 5,6%, debido principalmente a los altos precios del combustible. Como consecuencia, la utilidad operacional cayó desde US\$41,9 millones en el 2003 a US\$34,1 millones en el 2004. Sin embargo esta reducción fue compensada parcialmente por el aumento de US\$15 millones del resultado no operacional, a US\$16,3 millones, debido principalmente a los beneficios generados por la cobertura de precios de combustible. La combinación de ambos efectos llevó a un aumento del 14,4% en las utilidades antes de impuestos a US\$49,3 millones. La compañía también se vio beneficiada por un ajuste que redujo en US\$5,7 millones el ítem impuesto a la renta debido a la recuperación de pérdidas tributarias generadas en períodos anteriores. El margen antes de impuestos y el margen neto para el cuarto trimestre fueron de un 8,3% y un 8% respectivamente.

Los ingresos de pasajeros para el cuarto trimestre, crecieron un 26% en comparación al mismo período del 2003, debido a una mejora de 9,3% en los yields y un aumento de 15,3% en el tráfico. El factor de ocupación cayó en 0,9 puntos porcentuales a 70,6%, mientras la capacidad registró un crecimiento de 16,7% y, en consecuencia, las ventas por ASK aumentaron un 8,0%. Los resultados de la compañía fueron influenciados por un aumento de la demanda en puntos de venta claves como Chile, Argentina y Perú. La posición de mercado de LAN mejoró debido a la preferencia de los consumidores y al aumento de la oferta en rutas a Europa, Estados Unidos y el Pacífico Sur; además del positivo comportamiento de las nuevas rutas regionales originadas en Lima. Las operaciones domésticas en Perú también registraron un importante crecimiento durante el trimestre gracias al aumento significativo de la oferta en respuesta a cambios competitivos. Finalmente el tráfico doméstico en Chile creció debido a una mayor demanda. El aumento del yield obedeció a una mejor segmentación, aumento de las tarifas derivadas del aumento del precio del combustible, y a una disminución de las distancias de los viajes.

Los ingresos de carga, que alcanzaron los US\$238,3 millones y representaron un 40% de los ingresos totales, aumentaron un 31,5% comparados al cuarto trimestre del 2003. El cuarto trimestre es usualmente el más fuerte para LAN Cargo debido a la estacionalidad de la mayor parte de las exportaciones de América Del Sur. El ingreso por ATK aumentó 18,6% gracias a un aumento de 15,4% en yields y una mejora de 1,9 puntos porcentuales en el factor de ocupación. Esto último, obedeció a un aumento de 14,0% en el tráfico y de 10,9% en la capacidad. LAN aumentó su oferta en respuesta a la mejora en la demanda hacia Brasil y Chile, la alta demanda por charters especiales y positivos resultados en los esfuerzos por penetrar nuevos mercados de exportación en América Latina. El aumento de los yields se debe principalmente a mejores tarifas en mercados específicos y a un mayor recargo por combustible (fuel surcharge).

Durante el trimestre, los costos operacionales aumentaron 32,0% debido al aumento de capacidad, altos precios del combustible y costos de venta. Los costos por ATK aumentaron 16,4% en comparación al mismo trimestre del año 2003, mientras que la capacidad del sistema creció 13,5%. El precio del combustible explica la mayor parte de este aumento, ya que generó US\$54,2 millones en costos adicionales. Excluyendo este impacto, los costos operacionales y el costo por ATK aumentaron 19,5% y 4,8% respectivamente. Mayores costos de venta y la apreciación del peso chileno también contribuyeron a un aumento en los costos operacionales. Sin embargo, su impacto fue compensado parcialmente por mayor eficiencia en utilización de la flota y áreas administrativas.

LAN continuó fortaleciendo su posición financiera y al 31 de diciembre del 2004 la Compañía mantenía más de US\$305 millones en efectivo y otros activos líquidos. LAN no tiene deudas de corto plazo y sus financiamientos de largo plazo están relacionados a su flota, con plazos y condiciones muy atractivas.

La fuerte posición estratégica, competitiva y financiera de LAN le han permitido a la compañía continuar avanzando en sus planes de largo plazo. Durante el trimestre, LAN expandió su presencia en Perú, desarrolló nuevas alianzas y fortaleció sus planes de flota.

LAN aprovechó las oportunidades competitivas, su moderna flota, su alto estándar de servicio y su flexibilidad operacional para consolidar su posición como aerolínea líder en el mercado doméstico de Perú. Adicionalmente, en diciembre la Corte Suprema de Arequipa, votó unánimemente en favor de LanPerú en su apelación en contra de la medida precautoria que forzó a la empresa a suspender sus operaciones por 14 horas en octubre.

La Compañía continuó desarrollando sus relaciones estratégicas. En noviembre, LAN y Korean Airlines firmaron un acuerdo para desarrollar una alianza que permitirá operaciones de código compartido hacia destinos de Asia y América Latina, así como proveer a sus pasajeros con beneficios en programas de viajero frecuentes y facilitar

conexiones. Esta alianza es consistente con los esfuerzos de LAN por expandir su presencia en Asia-Pacífico, y se espera será implementado en el primer semestre del 2005. Además la Compañía continuó desarrollando su alianza con las aerolíneas mexicanas, Aeroméxico y Mexicana, y durante el trimestre agregó nueve operaciones con código compartido.

En marzo la Compañía firmó un nuevo contrato con el sindicato de pilotos de Lan Express. Este nuevo acuerdo de cuatro años contiene condiciones muy similares al acuerdo que reemplaza, el cual expiraba en Marzo de 2005.

LAN también avanzó en sus planes de flota y durante el cuarto trimestre incorporó un Boeing 767-300 arrendado de pasajeros y dos Airbus A319. Para el 2005, la Compañía espera integrar dos nuevos Airbus A319 de pasajeros y dos Boeing 767-300 cargueros y arrendar tres Boeing 767-300 de pasajeros adicionales. Además, durante el cuarto trimestre, LAN ordenó tres nuevos Boeing 767-300 de pasajeros y un Boeing 767-300 de carga para entrega durante el 2006.

Durante los últimos tres años, LAN ha aprovechado su modelo de negocios único, su estrategia regional, su servicio de clase mundial, sus elevados estándares de seguridad y una estructura de costos eficiente para aumentar su rentabilidad. Los resultados sin precedentes alcanzados durante cada trimestre del 2004 son la consecuencia de este proceso. Sin embargo, LAN se mantiene enfocado en su desarrollo futuro y los avances estratégicos durante el trimestre proveen una sólida base para este. Al mismo tiempo, la Compañía está trabajando en iniciativas orientadas a mejorar los estándares de servicio, aumentar la productividad y mejorar la eficiencia operacional que LAN espera le permitirán seguir mejorando su rentabilidad y consolidarse como la línea aérea líder en América Latina.

Resultados Consolidados para el Cuarto Trimestre

En el cuarto trimestre de 2004, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$47,6 millones en comparación con una utilidad neta de US\$35,2 millones en el mismo período de 2003. El **resultado operacional** fue de US\$34,1 millones en comparación con US\$41,9 millones en 2003. **Los márgenes operacionales** para el trimestre disminuyeron 3,2 puntos porcentuales a 5,6%

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$609,5 millones, lo que representa un aumento de 27,5% en comparación con el cuarto trimestre de 2003. Esto reflejó un crecimiento de 26,0% en los **ingresos de pasajeros** (a US\$331,3 millones), un aumento de 31,5% en los **ingresos de carga** (a US\$238,3 millones), y un aumento de 17,5% en **otros ingresos** (a US\$ 39,9 millones). Los ingresos de carga y pasajeros registraron 54% y 39% del total de los ingresos para el trimestre.

Los ingresos de pasajeros crecieron producto de un aumento de 15,3% en el tráfico y de 9,3% en el *yield*. El crecimiento del tráfico fue superado por el aumento de 16,7% en la capacidad, lo que se tradujo en una disminución de 0,9 puntos porcentuales en el factor de ocupación a 70,6%. El crecimiento del tráfico se debe a un aumento de 3,0% en el tráfico doméstico y un crecimiento de 18,2% en el tráfico internacional (incluidas las operaciones domésticas en Perú) La mejoría de los *yields* se originó principalmente en aumentos de tarifa asociados al aumento en precios del combustible, una caída en la distancia de viaje promedio, y al efecto de la fuerte apreciación del peso chileno.

Los ingresos de carga crecieron debido a un aumento de 14,0% en el tráfico y de 15,4% en los *yields*. Los *yields* aumentaron principalmente por aumento de *fuel surcharge*. La capacidad de carga aumentó 10,9% y como resultado los factores de ocupación aumentaron 1,9 puntos porcentuales a 69,4%. Producto de este aumento, los ingresos medidos en ATK alcanzaron 18,6%

Otros ingresos aumentaron 17,5% al ser la baja en el ítem arriendo de aeronaves totalmente compensada por el aumento en los ingresos *handling* y almacenaje.

Los **costos operacionales** aumentaron 32,0% durante el trimestre mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 13,5%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaran 16,4%. Aislado el impacto de los altos precios de combustible, los costos por unidad aumentaron 4,8%. Las remuneraciones y beneficios aumentaron 18,8% 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 87,6% debido a un alza de 64,5% en los precios y a un incremento de 14,0% en el consumo. Las comisiones a agentes crecieron 25,2%, principalmente debido al aumento de 28,3% en los ingresos combinados de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes disminuyeron 14,6% a 14,3% debido al incremento en las ventas directas de pasajeros. El ítem depreciación y amortización aumentó 10,8% producto de la incorporación de nuevos activos. Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 10,9% producto del impacto del aumento de la operación en las tasas de aterrizaje y gastos de servicios de apoyo terrestre, los que fueron compensados con aumentos de eficiencia, menores costos de seguros y una reducción en el gasto por arriendos en modalidad ACMI. El servicio a pasajeros aumentaron 22,2% a raíz del aumento en el tráfico. El gasto en arriendo de aviones aumentó 6,7% ya que la incorporación de nuevas aeronaves fue totalmente compensada por una reducción en las tasas de arriendo. El gasto de mantenimiento creció

18,7% producto del aumento de las operaciones. Finalmente, otros gastos operacionales crecieron 42,3% producto de un aumento en las operaciones, costos asociados a las ventas, y mayores gastos de entrenamiento.

A nivel **no operacional** se registró una ganancia de US\$16,3 millones en el cuarto trimestre, comparado con una ganancia de US\$1,3 millones en 2003. Mientras los ingresos financieros aumentaron 49,7% debido a una mayor liquidez y altas tasas de intereses, los costos financieros disminuyeron 7,4% producto de la reducción de la deuda promedio. En el ítem misceláneo, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$21,4 millones en comparación con la ganancia de US\$8,4 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\$3,3 millones en 2003) así como también una ganancia de US\$8,2 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$6,2 millones en 2003).

Los gastos por impuestos disminuyeron de US\$ 8,0 millones en 2003 a US\$ 1,8 millones en 2004, principalmente producto de un ajuste de US\$ 5,7 millones debido a la recuperación por la pérdida de impuestos generados a antes de Diciembre de 1999. En dicha fecha, de acuerdo a los principios contables utilizados en Chile, se comenzó a contabilizar el gasto en impuestos mediante el método del impuesto diferido y de acuerdo a los procedimientos establecidos en ese momento, las pérdidas tributarias generadas antes del cambio generarían un crédito al momento de su uso. Excluyendo este efecto, los costos derivados de los impuestos disminuyeron a US\$7,5 millones mientras dado que un mayor resultado antes de impuesto fue compensado totalmente por una baja en la tasas efectiva de impuestos.

Resultados Consolidados Acumulados para el año

Para el año 2004, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$163,6 millones en comparación con una utilidad neta de US\$83,6 millones en el mismo periodo de 2003. Los **márgenes netos** mejoraron 2,7 puntos porcentuales de 5,1% en 2003 a 7,8% en 2004.

La **utilidad operacional** ascendió a US\$172,1 millones en comparación con US\$111,7 millones en 2003. Los **márgenes operacionales** para el año 2004 aumentaron 1,4 puntos porcentuales a 8,2%.

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$2,1 mil millones, un aumento de 27,7% en comparación con 2003. Esto reflejó un crecimiento de 27,3% de los **ingresos de pasajeros** (a US\$1,2 mil millones), un aumento de 32,8% en los **ingresos de carga** (a US\$799,7 millones), y a un aumento de 4,9% en **otros ingresos** (a US\$124,2 millones). Los ingresos de pasajeros originaron 56% de los ingresos totales, mientras que los ingresos de carga alcanzaron 38%.

El crecimiento de los ingresos de pasajeros obedeció a un aumento de 19,4% del tráfico y de 6,6% en los *yields*. El crecimiento del tráfico superó el aumento de 15,4% en la capacidad, lo que se tradujo en un incremento de 2,4 puntos porcentuales en el factor de ocupación a 71,5%. La mejoría en los *yields* y en los factores de ocupación se tradujo en un 10,3% de aumento en los ingresos por ASK. El crecimiento del tráfico se debe a un aumento de 4,4% en el tráfico doméstico y a un crecimiento de 22,9% en el tráfico internacional. Los *yields* mejoraron a raíz de una óptima segmentación, un aumento de las tarifas asociado al aumento del precio del combustible, mayor tráfico en clases premium, y a la apreciación del peso chileno.

Los ingresos de carga crecieron debido aun aumento de 18,2% en el tráfico y de una mejora de 12,4% en los *yields*. El crecimiento del tráfico de carga superó el aumento de 15,4% de la capacidad, generando un aumento de 1,6 puntos porcentuales en el factor de ocupación a 68,7%. Los *yields* aumentaron principalmente por un mejor ambiente competitivo y por la aplicación de un mayor *fuel surcharge*. El crecimiento en el tráfico obedeció a principalmente a la recuperación de los flujos hacia Brasil, Chile y Argentina así como a la expansión de LAN Cargo hacia nuevos mercados de exportación.

Otros ingresos aumentaron 4,9% 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 25,8% en 2004, mientras que la capacidad creció 15,8%. Los costos por unidad (ATK) aumentaron 9,1%. Sin considerar los altos precios del combustible, los costos por unidad aumentaron 2,6%. Las remuneraciones y los beneficios crecieron 21,5% 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 59,7% debido a un alza de 35,6% en los precios y a un incremento de 17,8% en el consumo (durante el 2004 la Compañía registró una ganancia de US\$45,6 millones por cobertura de combustible en comparación con una ganancia de US\$12,3 millones en el mismo período 2003, los que se incluyen como ganancias no operacionales). Las comisiones a agentes crecieron 30,2% debido principalmente al aumento de 29,5% en los ingresos combinados de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes aumentaron 0,1 puntos porcentuales a 14,8% debido a los cambios en los ingresos combinados de pasajeros y carga y a que la disminución de las comisiones promedio de pasajeros fue totalmente compensada por un aumento de las comisiones promedio de carga. La depreciación y amortización aumentó 6,6% debido a la incorporación de activos y a

un cargo por una sola vez de US\$0,5 millones. Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 11,4% 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 24,3% producto del aumento en el tráfico y costos asociados a la recuperación del tráfico premium. El gasto en arriendo de aeronaves disminuyó 4,8% 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 23,5% 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 ajustes en provisiones, como también por una reducción extraordinaria de US\$ 5,0 millones en 2003. Finalmente, otros gastos operacionales crecieron 30,3% debido a mayores gastos de ventas, costos relacionados con operaciones, aumento en capacitación y costos asociados a la expansión de las operaciones en Perú.

A nivel **no-operacional** se registró una ganancia de US\$ 19,6 millones durante el 2004, comparado con una pérdida de US\$9,0 millones en 2003. Mientras el ingreso por intereses creció 72,5% 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\$45,2 millones en 2004 comparado con la ganancia de US\$24,1 millones en 2003. Durante el 2004 se incluye una ganancia de US\$46,5 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$12,3 millones en 2003) así como también una ganancia de US\$2,4 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$12,1 millones en 2003).

Los gastos por impuestos aumentaron US\$ 18,3 millones en 2003 a US\$ 28,3 millones en 2004 producto de un ajuste de US\$ 5,7 millones debido a la recuperación por la pérdida de impuestos generados a antes de Diciembre de 1999. En dicha fecha, de acuerdo a los principios contables utilizados en Chile, se comenzó a contabilizar el gasto en impuestos mediante el método del impuesto diferido y de acuerdo a los procedimientos establecidos en ese momento, las pérdidas tributarias generadas antes del cambio generarían un crédito al momento de su uso. Excluyendo este efecto, el gasto en impuestos aumentó de US\$18,3 millones a US\$ 33,8 millones dado que el aumento de la utilidad antes de impuestos fue compensado parcialmente por una disminución de 0,3 puntos en la tasa efectiva de impuestos a 17,7%.

About LAN

LAN Airlines ("LAN") is one of the leading airlines groups in Latin America. The LAN Alliance includes LAN Airlines, LanPeru and LanEcuador. Through the LAN Alliance and its code-share arrangements, LAN serves 15 destinations in Chile, eleven destinations in Peru, two in Ecuador, 27 destinations in Latin America, 25 in North America, ten destinations in Europe and four in the South Pacific. Currently, the Company operates 56 passenger aircraft and seven dedicated freighters.

LAN is a member of **oneworld** (TM), the most international of the global airline alliances. It has bilateral commercial agreements with **oneworld** partners American Airlines, British Airways, Iberia and Qantas and also with Alaska Airlines, AeroMexico, Mexicana, TAM and Lufthansa Cargo. For more information visit www.lan.com or www.oneworldalliance.com.

Note on Forwards Looking Statements

This report contains forward-looking statements. Such statements may include words such as "anticipate," "estimate," "expect," "project," "intend," "plan," "believe" or other similar expressions. Forward-looking statements are statements that are not historical facts, including statements about our beliefs and expectations. These statements are based on current plans, estimates and projections, and, therefore, you should not place undue reliance on them. Forward-looking statements involve inherent risks and uncertainties. We caution you that a number of important factors could cause actual results to differ materially from those contained in any forward-looking statement. These factors include. Forward-looking statements speak only as of the date they are made, and we undertake no obligation to update publicly any of them, whether in light of new information, future events or otherwise.

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para el año terminado el 31 de diciembre		
	2004	2003	Var. %	2004	2003	Var. %
INGRESOS						
Pasajeros	331,340	262,868	26.0%	1,169,049	918,370	27.3%
Carga	238,334	181,178	31.5%	799,656	602,038	32.8%
Otros	39,824	33,892	17.5%	124,240	118,392	4.9%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	609,498	477,938	27.5%	2,092,945	1,638,800	27.7%
COSTOS						
Remuneraciones	(86,369)	(72,726)	18.8%	(292,823)	(240,924)	21.5%
Combustible	(138,134)	(73,643)	87.6%	(414,539)	(259,566)	59.7%
Comisiones	(81,288)	(64,940)	25.2%	(291,693)	(223,974)	30.2%
Depreciación y Amortización	(19,938)	(17,998)	10.8%	(77,443)	(72,631)	6.6%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(85,295)	(76,914)	10.9%	(287,842)	(258,495)	11.4%
Servicio a Pasajeros	(12,501)	(10,229)	22.2%	(44,992)	(36,206)	24.3%
Arriendo de Aviones	(34,946)	(32,739)	6.7%	(132,425)	(139,138)	-4.8%
Mantenimiento	(33,163)	(27,935)	18.7%	(120,818)	(97,862)	23.5%
Otros Costos Operacionales	(83,776)	(58,870)	42.3%	(258,270)	(198,287)	30.3%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(575,410)	(435,994)	32.0%	(1,920,845)	(1,527,083)	25.8%
RESULTADO OPERACIONAL	34,088	41,944	-18.7%	172,100	111,717	54.0%
<i>Margen Operacional</i>	5.6%	8.8%	- 3.2 pp.	8.2%	6.8%	1.4 pts.
INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES						
Ingresos Financieros	3,967	2,650	49.7%	10,830	6,277	72.5%
Gastos Financieros	(9,074)	(9,798)	-7.4%	(36,459)	(39,350)	-7.3%
Misceláneos-Neto	21,379	8,443	153.2%	45,162	24,123	87.2%
RESULTADO NO OPERACIONAL	16,272	1,295	NM	19,533	(8,950)	-318.2%
RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO	50,360	43,239	16.5%	191,633	102,767	86.5%
Interés Minoritario	(1,014)	(89)	1039.3%	212	(870)	-124.4%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	49,346	43,150	14.4%	191,845	101,897	88.3%
Impuestos	(1,763)	(7,997)	-78.0%	(28,293)	(18,342)	54.3%
UTILIDAD NETA	47,583	35,153	35.4%	163,552	83,555	95.7%
<i>Margen Neto</i>	7.8%	7.4%	0.5 pp.	7.8%	5.1%	2.7 pts.
Total de Acciones	318,909,090	318,909,090		318,909,090	318,909,090	
Utilidad Neta por Acción	0.15	0.11	35.4%	0.51	0.26	95.7%
Utilidad Neta por ADR	0.75	0.55	35.4%	2.56	1.31	95.7%

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

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para el año terminado el 31 de diciembre		
	2004	2003	Var. %	2004	2003	Var. %
Estadísticas Operacionales						
Sistema						
ATKs (millones)	1.472,9	1.298,1	13,5%	5.256,2	4.539,2	15,8%
ASKs (millones)	5.715,6	4.896,2	16,7%	21.147,4	18.323,9	15,4%
RTKs (millones)	1.013,7	885,7	14,5%	3.620,7	3.052,2	18,6%
RPKs (millones)	4.036,0	3.500,6	15,3%	15.125,3	12.671,0	19,4%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	68,8%	68,2%	0,6 pp,	68,9%	67,2%	1,6 pp,
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	65,3%	62,9%	2,4 pp,	63,8%	63,8%	0,0 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	56,20	50,14	12,1%	54,37	49,81	9,2%
Ingresos por ATK (US Centavos)	38,68	34,21	13,1%	37,45	33,50	11,8%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	36,71	31,53	16,4%	34,67	31,76	9,1%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	85,2	74,8	14,0%	307,5	261,1	17,8%
Pasajeros						
ASKs (millones)	5.715,6	4.896,2	16,7%	21.147,4	18.323,9	15,4%
RPKs (millones)	4.036,0	3.500,6	15,3%	15.125,3	12.671,0	19,4%
RTKs (millones)	363,2	315,1	15,3%	1.361,3	1.140,4	19,4%
Pasajeros Transportados (miles)	1.878,7	1.512,3	24,2%	6.578,9	5.509,1	19,4%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	70,6%	71,5%	-0,9 pp,	71,5%	69,1%	2,4 pp,
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	8,21	7,51	9,3%	7,73	7,25	6,6%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	91,22	83,44	9,3%	85,88	80,53	6,6%
Ingresos/ASK (US Centavos)	5,80	5,37	8,0%	5,53	5,01	10,3%
Carga						
ATKs (miles)	936,8	844,6	10,9%	3.288,4	2.848,7	15,4%
RTKs (miles)	650,5	570,6	14,0%	2.259,4	1.911,9	18,2%
Toneladas Transportadas (miles)	144,5	125,7	14,9%	506,3	424,2	19,4%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	69,4%	67,6%	1,9 pp,	68,7%	67,1%	1,6 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	36,64	31,75	15,4%	35,39	31,49	12,4%
Ingresos/ATK (US Centavos)	25,44	21,45	18,6%	24,32	21,13	15,1%

Nota: Discrepancias entre totales y sumas de los montos se deben a redondeos

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

	Al 31 de diciembre de 2004		
	Arrendado	Propio	Total
Pasajeros			
Boeing 737-200	7	11	18
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	38	18	56
Carga*			
Boeing 737-200C	0	1	1
Boeing 767-300F	5	1	6
TOTAL	5	2	7
TOTAL FLOTA	43	20	63

*Durante el cuarto trimestre, LAN operó entre 3 y 6 aviones Boeing 747 y/o DC-10 bajo arriendos en modalidad ACMI

Nota: tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico y un McDonnell Douglas DC-8 fuera de servicio

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

	Al 31 de diciembre de,	
	2004	2003
ACTIVOS		
ACTIVOS CIRCULANTES		
Disponible	11.620	4.988
Depósitos a Plazo	179.715	128.950
Valores Negociables	113.290	85.025
Documentos y Cuentas por Cobrar	180.142	180.730
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	4.046	417
Inventarios	35.323	33.391
Impuestos por Recuperar	18.153	15.317
Gastos Pagados por Anticipado	23.140	24.080
Impuestos Diferidos	10.085	8.038
Otros activos circulantes	15.274	18.261
Total Activos Circulantes	590.788	499.197
ACTIVO FIJO (neto)		
Aviones	767.133	808.809
Otros	211.841	200.698
Total Activo Fijo	978.974	1.009.507
OTROS ACTIVOS		
Inversiones	2.901	1.621
Menor Valor Inversiones	42.470	45.071
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	94	262
Deudores a Largo Plazo	9.851	9.427
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	204.151	75.914
Total Otros Activos	259.467	132.295
Total Activos	1.829.229	1.640.999
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS CIRCULANTES		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	0	0
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto F	34.098	63.155
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	51.725	16.059
Dividendos por Pagar	0	83
Cuentas por Pagar	224.057	184.973
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	130	363
Acreedores Varios	0	479
Ingresos Percibidos por Adelantado	128.235	145.691
Otros Pasivos Circulantes	143.680	108.050
Total Pasivos Circulantes	581.925	518.853
PASIVOS A LARGO PLAZO		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	317.233	559.669
Acreedores Varios	64.239	711
Provisiones	100.810	74.983
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	539	1.025
Ingresos Percibidos por Adelantado	43.366	56.274
Impuestos Diferidos	71.303	42.018
Obligaciones por Leasing de Capital	192.300	7.084
Otros Pasivos a Largo Plazo	19.259	23.709
Total Pasivos a Largo Plazo	809.049	765.473
INTERÉS MINORITARIO	3.698	4.109
PATRIMONIO		
Capital Pagado	134.303	134.303
Reservas	2.620	2.620
Dividendos Provisorios	-74.783	-34.999
Utilidades Acumuladas	372.417	250.640
Total Patrimonio	434.557	352.564
Total Pasivos y Patrimonio	1.829.229	1.640.999

