

**FOR IMMEDIATE RELEASE**

## **LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$49,9 MILLONES PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2005**

Santiago, Chile, 1 de marzo de 2006 – 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 cuarto trimestre y al año terminado el 31 de diciembre 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\$49,9 millones para el cuarto trimestre de 2005 comparado con US\$47,6 millones en 2004. Dado que el resultado de 2004 incluyó un crédito de impuesto extraordinario de US\$5,7 millones, la utilidad neta comparable creció un 19,1%. Este sólido desempeño fue logrado gracias a una serie de iniciativas que permitieron a LAN mitigar de forma efectiva los costos adicionales de US\$52,5 millones generados por el alto precio del combustible, y US\$6,1 millones en pérdidas operativas asociadas por la puesta en marcha de LAN Argentina.
- El resultado operacional para el trimestre se incrementó en un 73,8% alcanzando US\$59,2 millones, comparado con US\$34,1 millones para el mismo período del año anterior. El margen operacional aumentó 2,8 puntos, de 5,6% el año 2004 a 8,4% el año 2005, dado que el crecimiento de 15,9% en el ingreso operacional compensó el aumento de 12,5% en el gasto operacional.
- Los ingresos totales de LAN para el trimestre aumentaron principalmente debido a un incremento de un 23,0% en los ingresos de pasajeros y un aumento de 9,0% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 58% y 37% del total de ingresos, respectivamente.
- Durante el trimestre LAN Argentina incrementó sus operaciones un 49% comparado con el tercer trimestre manteniendo un factor de ocupación cercano al 75%. Actualmente, LAN Argentina opera a seis destinos con cinco aeronaves Boeing 737-200, registrando en diciembre de 2005 una participación de mercado doméstico de 12%.
- Durante el cuarto trimestre, LAN incorporó siete aeronaves a su flota. Cuatro aviones fueron incorporados bajo la modalidad de arriendo operacional, incluyendo un Boeing 767-300ER, un Airbus A320 y dos Boeing 737-200. La compañía también adquirió un nuevo Boeing 767-300F y dos nuevos Airbus A319.
- En febrero, LAN Perú anunció la apertura de su nueva ruta Sao Paulo-Lima-Los Ángeles. Esta nueva operación consta de seis vuelos semanales en aeronaves Boeing 767-300. Las operaciones están programadas para empezar en marzo de 2006.
- En diciembre de 2005, la Compañía anunció el lanzamiento de un nuevo producto de largo alcance. Este nuevo producto incluye una nueva clase Premium Business, un sistema de entretenimiento de última generación, nuevos asientos de clase económica, y un renovado diseño interior para las aeronaves. La nueva clase Premium Business, que combina las actuales clases Primera y Ejecutiva, se caracteriza por contar con asientos que permiten una posición completamente horizontal y pantallas de video de 15 pulgadas. Este nuevo producto será lanzado en marzo de 2006 y todos los Boeing 767-300ER de la Compañía serán actualizados con este nuevo estándar entre 2006 y 2007.

---

### **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 sin precedentes de US\$49,9 millones para el cuarto trimestre de 2005. Esto se compara favorablemente con una utilidad neta de US\$47,6 millones para el mismo período del año anterior. Dado que el cuarto trimestre de 2004 incluyó una ganancia extraordinaria por concepto de impuestos de US\$5,7 millones, la utilidad neta comparable aumentó un 19,1%. Esto es altamente significativo dado que durante el trimestre LAN enfrentó US\$52,5 millones en costos adicionales por un mayor precio del combustible y fue impactada por una pérdida operativa de US\$6,1 millones asociada al crecimiento de las operaciones de LAN Argentina. Una serie de iniciativas orientadas a mejorar la generación de ingresos y control de costos permitieron a la Compañía optimizar sus resultados. Durante el trimestre, LAN también continuó fortaleciendo sus ventajas competitivas incorporando aeronaves adicionales, avanzando en programas de perfeccionamiento del servicio e implementando medidas para aumentar la eficiencia.

El aumento de la utilidad neta fue originada principalmente por un resultado operacional más alto. Las ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y renta (EBITDAR) subieron un 33,4%, desde US\$89,0 millones en 2004 a US\$118,7 millones en 2005. El margen de EBITDAR se incrementó en 2,2 puntos porcentuales a 16,8%. El resultado operacional aumentó un 73,8%, de US\$34,1 millones en 2004 a US\$59,2 millones en 2005. El margen operacional se elevó en 2,8 puntos porcentuales a 8,4%, en tanto que los ingresos crecieron un 15,9%, superando un incremento de un 12,5% en gastos operacionales.

El negocio de pasajeros contribuyó un 58% de los ingresos totales del trimestre y generó la mayor parte del crecimiento de ingresos de la Compañía. Los ingresos de pasajeros aumentaron en un 23,0% debido a un 6,2% de incremento en la capacidad y un 15,8% de aumento en los ingresos por unidad (medido como ingresos de asiento disponible por kilómetro, o RASK). Este último creció debido a un 11,5% de mejora en los yields y un incremento de 2,7 puntos porcentuales en el factor de ocupación alcanzando un 73,4%. Durante el trimestre, con el objetivo de aprovechar una sólida demanda y oportunidades competitivas, LAN aumentó selectivamente oferta en sus rutas internacionales. Esto incluyó un incremento en las frecuencias de rutas entre América del Sur y el Pacífico Sur, entre Ecuador y España, el fortalecimiento de rutas regionales desde Lima y la expansión de servicios domésticos en Argentina. Específicamente, las operaciones domésticas de LAN Argentina crecieron un 49% entre el tercer y cuarto trimestre con altos factores de ocupación. Mientras tanto, la capacidad en el mercado doméstico chileno y peruano permaneció estable. El yield mejoró producto de una mejor segmentación y el traspaso de mayores costos a tarifas.

Los ingresos de carga, que correspondieron a un 37% del total de los ingresos, aumentaron 9,0% debido a un incremento de un 2,3% en la capacidad y una expansión en los ingresos por unidad de un 6,6% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad se incrementó dada una mejoría de un 6,3% en los yields y de 0,2 puntos porcentuales en el factor de ocupación, alcanzando éste un 69,6%. LAN aprovechó la incorporación de dos nuevos aviones cargueros Boeing 767 en la segunda mitad de 2005 para responder de manera efectiva a cambios en los flujos de carga en la región dado que el crecimiento de las importaciones hacia América Latina ahora excede el incremento de las exportaciones desde la región. La Compañía utilizó estos aviones para reemplazar aviones cargueros arrendados bajo modalidad ACMI, permitiendo a LAN reducir costos y adaptar mejor sus operaciones al nuevo escenario. Asimismo, la Compañía se expandió también en el mercado de carga entre Europa y América Latina lanzando nuevos servicios a Amsterdam en diciembre. Los yields se incrementaron principalmente debido a alzas en tarifas en rutas hacia América Latina y aumentos en tarifas asociados a mayores costos.

Los costos operacionales para el trimestre crecieron 12,5% en relación al año anterior mientras que la capacidad de sistema (medida en ATK) aumentó un 2,7%. Como consecuencia, el costo unitario total (que incluye el gasto neto de intereses) se incrementó en un 11,1%. El alza en el precio del combustible generó más de US\$52,5 millones en costos adicionales en comparación al año anterior. Excluyendo este impacto, los gastos operacionales aumentaron un 3,3% y el costo unitario ex fuel se incrementó en un 1,7%. Lo anterior se debe principalmente al impacto que la apreciación del peso chileno produjo sobre los gastos denominados en dicha moneda (por ejemplo, gastos de personal), los costos asociados al crecimiento de LAN Argentina, y mayores gastos comerciales debido al fuerte crecimiento en los ingresos. Sin embargo, estos mayores costos fueron parcialmente mitigados por una mayor eficiencia proveniente de la incorporación de nuevas aeronaves, el reemplazo de aviones cargueros arrendados en modalidad ACMI, nuevos contratos de mantenimiento y la implementación de una serie de iniciativas orientadas a la reducción de costos.

LAN mantiene una sólida posición financiera, contando con más de US\$159 millones en caja y aproximadamente US\$103 millones de líneas de crédito comprometidas. La Compañía también ha contribuido con US\$280 millones por concepto de *pre-delivery payments* (pagos por adelantado) de nuevos aviones Boeing y Airbus. Durante el trimestre, LAN estructuró el financiamiento por las entregas de los Boeing 767 programados para 2007 y 2008: Además, la compañía fijó las tasas de interés asociados a estos créditos a un promedio cercana a 4,7%. Durante Febrero, LAN mandató a BNP Paribas para financiar las 32 aeronaves de la familia Airbus A320 que la Compañía recibirá entre 2006 y 2008 a través de un crédito a 12 años apoyado por las agencias de fomento a la exportación..

Durante este período, LAN continuó fortaleciendo su flota con la incorporación de siete aviones adicionales. Estos incluyeron dos Boeing 737 arrendados, dos nuevos A319 propios, un Airbus A320 arrendado, un Boeing 767-300ER arrendado, y un Boeing 767-300F propio. Mientras que el nuevo avión carguero ha sido utilizado principalmente para reemplazar capacidad de modalidad ACMI, las nuevas aeronaves adicionales para pasajeros serán usadas primordialmente para expandir capacidad.

Estos aviones permitirán a LAN apoyar la expansión de su red. Paulatinamente, aeronaves para viajes de corto alcance han sido introducidas a la flota y se utilizarán para aumentar oferta en rutas regionales y en los mercados domésticos de Chile y Argentina. Capacidad de largo alcance ha sido usada para apoyar operaciones internacionales tanto al Pacífico Sur como a Europa. Por otro lado, está programado un crecimiento en rutas de largo alcance para el futuro próximo, principalmente a través de dos nuevas operaciones a Estados Unidos. La primera corresponde al lanzamiento por LAN Perú de un nuevo servicio Sao Paulo-Lima-Los Ángeles en marzo, que además de reforzar la red regional de LAN, permitirá a la Compañía ofrecer una atractiva alternativa para los pasajeros que vuelen entre Brasil y la costa oeste de Estados Unidos. La segunda es el lanzamiento del servicio Buenos Aires-Miami de LAN Argentina para el segundo trimestre de 2006. El lanzamiento de la operación fue aplazado después de que la FAA actualizara el rating de seguridad de Argentina, por lo que LAN Argentina debió someterse a un nuevo proceso de certificación.

En Diciembre, la Compañía también anunció el lanzamiento de su nuevo producto a-bordo de largo alcance. Este programa, que inicialmente se centrará en sus aviones Boeing 767, incluye nuevos asientos que permiten una posición completamente horizontal (full-flat) en clase Ejecutiva, un nuevo sistema de entretenimiento a bordo, nuevos asientos en clase económica y un renovado diseño interior en las aeronaves. LAN espera que esta inversión ayudará a la Compañía a consolidar su servicio como el mejor de América Latina. El primer avión Boeing 767 por la nueva configuración será entregado en el mes de marzo. La Compañía planea tener todos los aviones Boeing 767 actualizados con este estándar durante 2006 y 2007.

LAN también está avanzando en la optimización de su producto de corto alcance a fin de satisfacer mejor las necesidades del cliente y aprovechar oportunidades para incrementar su eficiencia. Desde diciembre, la Compañía efectuó ajustes en sus estándares de *catering* y el número de los tripulantes de cabina en las operaciones domésticas en Chile. Este proceso de optimización continuará durante 2006 con el reemplazo de *galleys* por asientos adicionales. Como consecuencia, la capacidad de asientos en los Airbus A319 y los A320 de una clase crecerán un 6% y 4%, respectivamente.

El positivo resultado del cuarto trimestre resalta la habilidad de LAN para adaptarse a escenarios complicados. Pese a que se sigue enfrentando un precio récord de combustible, la utilidad neta comparable de la Compañía creció un 19,1% con respecto a igual período del año pasado. Los sólidos fundamentos estratégicos permitieron a LAN implementar de forma efectiva las iniciativas que diseñó para mitigar mayores costos del combustible. Además, la Compañía continuó expandiendo su red y progresó en programas claves orientados a mejorar sus ventajas competitivas en servicio y eficiencia, consolidando a LAN como el principal operador de pasajeros y carga de América Latina.

### **Resultados Consolidados para el Cuarto Trimestre**

En el cuarto trimestre de 2005 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$49,9 millones en comparación con una utilidad neta de US\$47,6 millones para el mismo período de 2004, registrando un crecimiento de 4,8%. Dado que los resultados del cuarto trimestre de 2004 incluyeron una ganancia extraordinaria por impuestos de US\$5,7 millones, la utilidad neta comparable creció un 19,1%, con respecto a igual período del año pasado. El margen neto disminuyó 0,7 puntos porcentuales de 7,8% en 2004 a 7,1% en 2005, en tanto que el margen neto comparable aumentó 0,2 puntos porcentuales.

**El resultado operacional** ascendió a US\$59,2 millones, comparado con US\$34,1 millones en 2004. **El margen operacional** para el trimestre se incrementó en 2,8 puntos porcentuales a 8,4%

**Los ingresos operacionales** aumentaron un 15,9% en comparación con el cuarto trimestre de 2004 alcanzando US\$706,3 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 23,0% en los **ingresos de pasajeros** a US\$407,7 millones,
- un aumento de 9,0% en los **ingresos de carga** a US\$259,8 millones, y
- una disminución de 2,4% en **otros ingresos** a US\$38,9 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 58% y 37% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 10,4% en el tráfico y de 11,5% en los yields. El factor de ocupación aumentó 2.7 puntos a 73,4% debido a que el crecimiento del tráfico superó el incremento de 6,2% en la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 15,8%. El crecimiento del tráfico se debe a que la disminución de 2,0% que presentó el tráfico doméstico chileno fue compensado por un crecimiento de 12,9% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). El tráfico internacional representó un 85% del total del tráfico durante el trimestre. El yield aumentó debido a una mejor segmentación, incrementos en tarifas producto de alzas en costos y un mayor tráfico premium.

Los **ingresos de carga** crecieron debido a un alza de 2,5% en el tráfico y a una mejoría de 6,3% en los yields. Los yields se incrementaron principalmente por el alza en rutas hacia América Latina y el traspaso a tarifa de mayores costos. El tráfico creció levemente por encima del aumento de la capacidad de 2,3%. Como consecuencia, los factores de ocupación aumentaron 0,2 puntos porcentuales a 69,6%, llevando a un crecimiento de 6,6% en los ingresos medidos en ATK.

Otros ingresos cayeron 2,4% debido a una baja en los ingresos por arriendo de aviones y actividades logísticas no pudo compensar mayores ingresos por handling, courier y ventas a bordo.

Los **costos operacionales** aumentaron 12,5% durante el trimestre mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 2,7%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos), aumentaran un 11,1%. Aislado el impacto de los altos precios del combustible que generaron costos adicionales por US\$52,5 millones, los costos por unidad aumentaron 1,7%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 19,0% debido a la apreciación del peso chileno y el aumento de la dotación.
- Los **gastos por combustible** crecieron 40,9% debido a un alza de 36,9% en los precios y a un incremento de 2,9% en el consumo.
- Las **comisiones a agentes** crecieron 10,9%, debido principalmente a que el aumento de 17,2% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga fue compensado por una reducción de 0,8 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones de carga.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 7,7% debido principalmente a la incorporación de dos nuevos aviones cargueros Boeing 767 y dos nuevas aeronaves A319 de pasajeros.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** decrecieron 10,6% dado que el efecto de una mayor operación fue mitigada por una reducción en los gastos de arriendo de modalidad ACMI.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 2,0% dado que ajustes en los estándares de *catering* compensaron un aumento de 11,0% en el número de pasajeros transportados.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 8,6% debido principalmente a la incorporación de nuevas aeronaves Boeing 767, Airbus A320 y Boeing 737.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 3,6%, debido principalmente a que mejores condiciones de renegociación de los contratos de mantenimiento con terceros y renovación de flota compensaron el incremento en costos producto del crecimiento en la capacidad.
- Otros **gastos operacionales** decrecieron 5,6% debido principalmente a ajustes en gastos de capacitación, menores gastos de ventas, y una serie de iniciativas orientadas a reducir costos generales.

A **nivel no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$1,0 millones en el cuarto trimestre, comparado con una ganancia de US\$16,3 millones en 2004. El resultado financiero decreció 46,2% debido a un menor saldo de caja promedio. Los costos financieros aumentaron 22,5% debido al incremento de la deuda de largo plazo promedio. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$7,9 millones en comparación con la ganancia de US\$21,4 millones en 2004. En el 2005 se incluye una ganancia de US\$4,3 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$13,8 millones en 2004) así como también una ganancia de US\$3,2 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$8,2 millones en 2004).

### **Resultados Consolidados Acumulados para el año**

Para el año 2005, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$146,6 millones en comparación con una utilidad neta de US\$163,6 millones en el mismo período de 2004. El margen neto disminuyó 2,0 puntos porcentuales de 7,8% en 2004 a 5,8% en 2005. Dado que los resultados de 2004 incluyeron un beneficio extraordinario por concepto de impuestos por US\$5,7 millones, la utilidad neta comparable decreció 7,1% y el margen neto disminuyó 1,7 puntos porcentuales a un 7,5%.

El **resultado operacional** en 2005 fue de US\$141,6 millones en comparación con US\$172,1 millones en 2004. El **margen operacional** para el año disminuyó 2,6 puntos porcentuales a 5,7%

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$2,5 mil millones, lo que representa un aumento de 19,8% en comparación con el año 2004. Esto reflejó:

- un crecimiento de 24,9% en los ingresos de pasajeros (a US\$1,5 mil millones),
- un aumento de 13,9% en los ingresos de carga (a US\$910,5 millones), y
- un alza de 8,9% en otros ingresos (a US\$135,3 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 58% y 36% del total de ingresos en 2005.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 15,6% en el tráfico y de 8,0% en los yields. El factor de ocupación aumentó 2,3 puntos a 73,8% gracias a que el crecimiento del tráfico superó el alza de 12,0% de la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 11,5%. El crecimiento del tráfico se debe a que una disminución de 1,9% en el tráfico doméstico fue compensado por un crecimiento de 19,1% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). El tráfico internacional representó un 86% del total del tráfico durante el año 2005. La mejora de los yields se debió principalmente a una caída en la distancia de viaje promedio, traspaso a tarifas de mayores costos, una mejor segmentación y un alza en el tráfico premium.

Los **ingresos de carga** crecieron debido a un aumento de 5,9% en el tráfico y de 7,5% en los yields, medido en RTK. Los yields mejoraron principalmente por aumentos en tarifas hacia América Latina y el traspaso al cliente de mayores costos. El crecimiento en el tráfico de carga superó un 9,5% de aumento en la capacidad. Como resultado, los factores de ocupación disminuyeron 2,3 puntos porcentuales a 66,5%. Producto de este aumento, los ingresos medidos en ATK crecieron 4,0%.

**Otros ingresos** aumentaron 8,9% debido a que mayores ingresos por ventas a bordo, handling y operaciones de *courier*, fueron parcialmente compensadas por la baja en logística y en los ingresos por arriendo de aviones.

Los **costos operacionales** aumentaron 23,1% en 2005 comparado con el año 2004 mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 10,6%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaran 12,0%. Aislado el impacto de los altos precios de combustible que generaron costos adicionales por US\$187,4 millones, los costos por unidad aumentaron 2,7%. Las variaciones por ítem se debieron a:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron 26,9% 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 55,0% debido a un alza de 41,2% en los precios y a un incremento de 9,8% en el consumo.
- Las **comisiones a agentes** crecieron 18,4%, principalmente debido al aumento de 20,4% en los ingresos combinados de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes disminuyeron 0,2 puntos porcentuales a 14,6% dado que comisiones promedio de pasajeros más bajas compensaron comisiones de carga más altas.
- El ítem **depreciación y amortización** se incrementó en un 3,9% principalmente debido a la incorporación de dos nuevos aviones cargueros Boeing 767 y dos nuevas aeronaves Airbus A319.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 4,8%, dado que el efecto de una mayor operación en las tasas de aterrizaje y gastos de servicios de apoyo terrestre, fue compensado parcialmente por una reducción de arriendos en modalidad ACMI y menores costos de seguros.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 18,2%, debido principalmente a que el incremento de 25,1% en el número de pasajeros transportados fuera parcialmente mitigado por ajustes en los estándares de servicio que durante el cuarto trimestre se realizaron en las rutas de corto alcance.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 11,9% debido a la incorporación de nuevas aeronaves Boeing 767 y Airbus A320 y Boeing 737 en 2005 y el efecto anual de las aeronaves Boeing 767 y Airbus A319 incorporadas en 2004.
- El **gasto de mantenimiento** creció 9,4%. Excluyendo una reducción extraordinaria de US\$1,9 millones en provisiones que se registró durante el primer semestre de 2004, el gasto de mantenimiento subió 7,7%. Esto fue producto de que el impacto del incremento en las operaciones fue compensado por una mayor eficiencia producto de la renegociación de contratos de mantenimiento.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 12,1% producto del aumento en gasto de reservas, costos de ventas a bordo y costos asociados a ventas.

A nivel **no operacional**, LAN registró una ganancia de US\$31,5 millones en 2005 comparado con una ganancia de US\$19,5 millones en 2004. Los ingresos financieros aumentaron 14,7% debido a una mayor liquidez y altas tasas de intereses. Los costos financieros aumentaron 7,5% producto del alza en la deuda promedio. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$58,2 millones en comparación con la ganancia de US\$45,2 millones en 2004. En el 2005 se incluye una ganancia de US\$51,5 millones por cobertura de combustible

(comparado con una ganancia de US\$46,5 millones en 2004) así como también una ganancia de US\$6,0 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$2,4 millones en 2004).

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

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para el semestre terminado el 31 de diciembre		
	2005	2004	Var. %	2005	2004	Var. %
<b>INGRESOS</b>						
Pasajeros	407,650	331,340	23.0%	1,460,584	1,169,049	24.9%
Carga	259,802	238,334	9.0%	910,453	799,656	13.9%
Otros	38,866	39,823	-2.4%	135,316	124,240	8.9%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>706,317</b>	<b>609,497</b>	<b>15.9%</b>	<b>2,506,353</b>	<b>2,092,945</b>	<b>19.8%</b>
<b>COSTOS</b>						
Remuneraciones	(102,803)	(86,369)	19.0%	(371,596)	(292,823)	26.9%
Combustible	(194,635)	(138,133)	40.9%	(642,696)	(414,539)	55.0%
Comisiones	(90,167)	(81,287)	10.9%	(345,387)	(291,693)	18.4%
Depreciación y Amortización	(21,480)	(19,938)	7.7%	(80,456)	(77,443)	3.9%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(76,233)	(85,295)	-10.6%	(301,544)	(287,842)	4.8%
Servicio a Pasajeros	(12,749)	(12,501)	2.0%	(53,176)	(44,992)	18.2%
Arriendo de Aviones	(37,936)	(34,946)	8.6%	(148,202)	(132,425)	11.9%
Mantenimiento	(31,957)	(33,163)	-3.6%	(132,198)	(120,818)	9.4%
Otros Costos Operacionales	(79,124)	(83,776)	-5.6%	(289,462)	(258,270)	12.1%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>(647,084)</b>	<b>(575,408)</b>	<b>12.5%</b>	<b>(2,364,717)</b>	<b>(1,920,845)</b>	<b>23.1%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>59,233</b>	<b>34,089</b>	<b>73.8%</b>	<b>141,636</b>	<b>172,100</b>	<b>-17.7%</b>
<i>Margen Operacional</i>	<i>8.4%</i>	<i>5.6%</i>	<i>2.8 pp.</i>	<i>5.7%</i>	<i>8.2%</i>	<i>- 2.6 pts.</i>
<b>INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES</b>						
Ingresos Financieros	2,134	3,967	-46.2%	12,426	10,830	14.7%
Gastos Financieros	(11,114)	(9,074)	22.5%	(39,191)	(36,459)	7.5%
Misceláneos-Neto	7,938	21,379	-62.9%	58,234	45,162	28.9%
<b>RESULTADO NO OPERACIONAL</b>	<b>(1,042)</b>	<b>16,271</b>	<b>NM</b>	<b>31,469</b>	<b>19,533</b>	<b>61.1%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO</b>	<b>58,191</b>	<b>50,360</b>	<b>15.6%</b>	<b>173,105</b>	<b>191,633</b>	<b>-9.7%</b>
Interés Minoritario	521	(1,014)	-151.4%	1,754	212	727.4%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>58,712</b>	<b>49,346</b>	<b>19.0%</b>	<b>174,859</b>	<b>191,845</b>	<b>-8.9%</b>
Impuestos	(8,833)	(1,763)	401.1%	(28,258)	(28,293)	-0.1%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>49,879</b>	<b>47,583</b>	<b>4.8%</b>	<b>146,601</b>	<b>163,552</b>	<b>-10.4%</b>
<i>Margen Neto</i>	<i>7.1%</i>	<i>7.8%</i>	<i>- 0.7 pp.</i>	<i>5.8%</i>	<i>7.8%</i>	<i>- 2.0 pts.</i>
Total de Acciones	318,909,090	318,909,090		318,909,090	318,909,090	
Utilidad Neta por Acción	0.16	0.15	4.8%	0.46	0.51	-10.4%
Utilidad Neta por ADR	0.78	0.75	4.8%	2.30	2.56	-10.4%

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

<b>Estadísticas Operacionales</b>	<b>Para el trimestre terminado el 31 de diciembre</b>			<b>Para el semestre terminado el 31 de diciembre</b>		
	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>Var. %</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>Var. %</b>
<b>Sistema</b>						
ATKs (millones)	1,513.3	1,472.9	2.7%	5,810.8	5,256.2	10.6%
ASKs (millones)	6,072.3	5,715.6	6.2%	23,687.3	21,147.4	12.0%
RTKs (millones)	1,067.9	1,013.7	5.3%	3,967.9	3,620.7	9.6%
RPKs (millones)	4,454.1	4,036.0	10.4%	17,490.8	15,125.3	15.6%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	70.6%	68.8%	1.7 pp.	68.3%	68.9%	-0.6 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	65.3%	65.3%	-0.1 pp.	65.0%	63.8%	1.2 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	62.50	56.20	11.2%	59.76	54.37	9.9%
Ingresos por ATK (US Centavos)	44.11	38.68	14.0%	40.80	37.45	8.9%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	40.79	36.71	11.1%	38.83	34.67	12.0%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	87.7	85.2	2.9%	338.3	308.0	9.8%
<b>Pasajeros</b>						
ASKs (millones)	6,072.3	5,715.6	6.2%	23,687.3	21,147.4	12.0%
RPKs (millones)	4,454.1	4,036.0	10.4%	17,490.8	15,125.3	15.6%
RTKs (millones)	400.9	363.2	10.4%	1,574.2	1,361.3	15.6%
Pasajeros Transportados (miles)	2,085.1	1,878.7	11.0%	7,966.9	6,578.9	21.1%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	73.4%	70.6%	2.7 pp.	73.8%	71.5%	2.3 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	9.15	8.21	11.5%	8.35	7.73	8.0%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	101.69	91.22	11.5%	92.78	85.88	8.0%
Ingresos/ASK (US Centavos)	6.71	5.80	15.8%	6.17	5.53	11.5%
<b>Carga</b>						
ATKs (miles)	958.4	936.8	2.3%	3,599.7	3,288.4	9.5%
RTKs (miles)	667.0	650.5	2.5%	2,392.3	2,259.4	5.9%
Toneladas Transportadas (miles)	143.5	144.5	-0.7%	529.0	506.3	4.5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	69.6%	69.4%	0.2 pp.	66.5%	68.7%	-2.3 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	38.95	36.64	6.3%	38.06	35.39	7.5%
Ingresos/ATK (US Centavos)	27.11	25.44	6.6%	25.29	24.32	4.0%

**LAN Airlines S.A.  
Fleet Data**

**Consolidated Fleet**

	As of December, 2005		
	Leased	Owned	Total
<i>Passenger Aircraft</i>			
Boeing 737-200	11	10	21
Airbus A319-100	5	2	7
Airbus A320-200	11	4	15
Boeing 767-300	13	3	16
Airbus A340-300	4	0	4
<b>TOTAL</b>	<b>44</b>	<b>19</b>	<b>63</b>
<i>Cargo Aircraft*</i>			
Boeing 737-200C	0	1	1
Boeing 767-300F	1	7	8
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>Total Fleet</b>	<b>45</b>	<b>27</b>	<b>72</b>

\*During the fourth quarter LAN also operated between two and four Boeing 747 and DC-10 cargo aircraft under ACMI lease contracts.  
Note: table does not include one Boeing 767-200 leased to AeroMexico and one McDonnell Douglas DC-8 freighter leased to Air Brasil.

**Future Deliveries\***

	2006	2007	2008
<i>Passenger Aircraft</i>			
Boeing 737-200	5	-	-
Airbus A318-100	-	10	10
Airbus A319-100	8	-	-
Airbus A320-200	-	-	4
Boeing 767-300ER	4	-	3
Airbus A340-300	-	-	2
<b>TOTAL</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>19</b>
<i>Cargo Aircraft</i>			
Boeing 767-300F	1	2	-
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-</b>

\* Refers only to firm lease or purchase commitments

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

	<b>Al 31 de diciembre de,</b>	
	<b>2005</b>	<b>2004</b>
<b>ACTIVOS</b>		
<b>ACTIVOS CIRCULANTES</b>		
Disponible	11,733	11,620
Depósitos a Plazo	34,519	179,715
Valores Negociables	112,983	113,290
Documentos y Cuentas por Cobrar	312,232	242,824
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	899	2,978
Inventarios	37,283	35,323
Impuestos por Recuperar	24,307	18,153
Gastos Pagados por Anticipado	24,278	23,140
Impuestos Diferidos	7,670	10,085
Otros activos circulantes	13,321	15,274
Total Activos Circulantes	579,225	652,402
<b>ACTIVO FIJO (neto)</b>		
Aviones	1,013,231	767,133
Otros	239,039	211,841
Total Activo Fijo	1,252,270	978,974
<b>OTROS ACTIVOS</b>		
Inversiones	2,839	2,901
Menor Valor Inversiones	44,751	42,470
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	10,252	1,069
Deudores a Largo Plazo	9,756	9,851
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	246,690	141,609
Total Otros Activos	314,288	197,900
Total Activos	2,145,783	1,829,276
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
<b>PASIVOS CIRCULANTES</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	11,666	0
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto F	53,104	34,098
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	45,687	51,725
Dividendos por Pagar	35,000	0
Cuentas por Pagar	236,212	224,046
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	327	281
Acreedores Varios	532	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	175,580	128,235
Otros Pasivos Circulantes	126,307	143,680
Total Pasivos Circulantes	684,415	582,065
<b>PASIVOS A LARGO PLAZO</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	521,974	317,233
Acreedores Varios	17,039	64,239
Provisiones	117,277	100,810
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	0	446
Ingresos Percibidos por Adelantado	31,549	43,366
Impuestos Diferidos	95,576	71,303
Obligaciones por Leasing de Capital	161,151	192,301
Otros Pasivos a Largo Plazo	10,716	19,258
Total Pasivos a Largo Plazo	955,282	808,956
<b>INTERÉS MINORITARIO</b>	3,373	3,698
<b>PATRIMONIO</b>		
Capital Pagado	134,303	134,303
Reservas	2,620	2,620
Dividendos Provisorios	(71,451)	(74,783)
Utilidades Acumuladas	437,241	372,417
Total Patrimonio	502,713	434,557
Total Pasivos y Patrimonio	2,145,783	1,829,276