



## LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$51,5 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE DE 2006

Santiago, Chile, 26 de Octubre 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 tercer trimestre y del período de nueve meses al 30 de Septiembre de 2006. "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\$51,5 millones para el tercer trimestre de 2006 comparado con US\$23,8 millones en el tercer trimestre de 2005.
- Operacionalmente, LAN reportó un resultado de US\$70,5 millones. Este resultado impactó positivamente el margen operacional, el cual aumentó en 7,6 puntos porcentuales, alcanzando 9,3% en el trimestre, producto de un aumento de 22,6% en los ingresos y un aumento de 13,0% en los costos operacionales. Estos resultados incluyen un mayor costo por combustible de US\$21,8 millones en el tercer trimestre.
- Los ingresos totales de LAN para el trimestre alcanzaron a US\$762,3 millones debido a un incremento de 29,0% en los ingresos de pasajeros y un alza de 14,5% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 62% y 32% del total de ingresos, respectivamente.
- Durante el trimestre LAN incorporó a su flota ocho nuevos Airbus 319 y un nuevo Boeing 767-300ER de pasajeros, el que incluye las nuevas clases Premium Business y Económica de LAN. Durante el cuarto trimestre 2006, la Compañía espera recibir otro Boeing 767-300ER de pasajeros y un nuevo Boeing 767-300F carguero.
- El 15 de agosto, LAN Argentina inició sus operaciones internacionales ofreciendo tres frecuencias semanales en la ruta Buenos Aires – Miami, aumentando a una frecuencia diaria el 10 de octubre de 2006. Para fines de año, LAN Argentina planea implementar su segunda ruta internacional, Buenos Aires – Sao Paulo, con 13 frecuencias semanales.
- Durante el tercer trimestre, LAN dio a conocer su nuevo sistema de retribución para la comercialización de pasajes aéreos de clase económica en Chile, que se hará efectivo a partir del 1 de enero de 2007. Éste contempla una comisión de 1% a las agencias de viajes en Chile por ventas en la clase económica. La actual comisión de 6% será mantenida para las clases Business y Primera Clase.
- Durante el tercer trimestre de 2006, LAN avanzó en la implementación de su nuevo modelo de negocios para las operaciones de corto alcance. Este modelo busca aumentar la eficiencia en las operaciones domésticas y regionales y se espera que esté totalmente implementado a finales del año 2007.

---

### **CONTACTOS EN CHILE**

Gisela Escobar – Subgerente Relación con Inversionistas  
[gisela.escobar@lan.com](mailto:gisela.escobar@lan.com)  
Juan José Irrarrazaval – Analista Relación con Inversionistas  
[juanjose.irrazaval@lan.com](mailto:juanjose.irrazaval@lan.com)  
Tel: (56-2) 565-3944/8775

### **CONTACTOS EN NUEVA YORK**

María Barona/Melanie Carpenter  
[lan@i-advize.com](mailto:lan@i-advize.com)  
i-advize Corporate Communications, Inc.  
Tel: (212) 406-3690

## **Resultados 3Q06**

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$51,5 millones durante el tercer trimestre de 2006. Este resultado refleja un sólido rendimiento operacional, con una mejora significativa en los márgenes debido principalmente a mayores ingresos por ATK (toneladas disponibles por kilómetros volados) en los negocios de pasajeros y de carga. Mientras los ingresos totales se incrementaron en un 22,6% en el trimestre, el margen operacional aumentó 7,6 puntos porcentuales a 9,3%. Esto representa un gran logro para la Compañía ya que el crecimiento en ingresos superó un 7,5% de expansión en las operaciones. La Compañía también está avanzando en iniciativas de control de costos por ATK.

Los ingresos de pasajeros generados durante el trimestre crecieron en un 29,0% debido a una expansión de 11,9% en capacidad y una mejora de 15,3% en los ingresos por ASK (asientos disponibles por kilómetros volados). Lo anterior fue resultado de una mejora de 17,0% en los yields mientras que el factor de ocupación decreció 1,1 puntos porcentuales durante el trimestre. Durante el tercer trimestre, la Compañía administró su capacidad para responder al crecimiento en la demanda y las oportunidades de mercado. Como consecuencia, la capacidad creció en rutas a Europa, el Pacífico Sur y dentro de América del Sur, mientras que decreció en rutas al Caribe y Estados Unidos. La capacidad también creció en los mercados domésticos de Chile y Perú, y especialmente en el de Argentina, a causa de la baja base de comparación al comenzar LAN sus operaciones en dicho mercado en junio de 2005. El factor de ocupación fue impactado principalmente por mayores yields, los cuales aumentaron por una mejora en la segmentación y el uso de mecanismos de traspaso del mayor costo del combustible.

Los ingresos de carga aumentaron 14,5% mientras que la capacidad se incrementó en un 3,0% y los ingresos por unidad crecieron un 11,2%. El ingreso por unidad creció producto de una mejora de 6,3% en el yield y un aumento de 2,9 puntos porcentuales en el factor de ocupación. Las condiciones en el negocio de carga permanecen desafiantes debido al desequilibrio causado por una baja en las exportaciones desde Latinoamérica y sólidas importaciones hacia la región. En respuesta a estas condiciones, LAN ha ajustado la rotación de sus aviones con el objeto de apoyar sus vuelos desde la región con escalas en distintos mercados de exportación. Adicionalmente, la Compañía está reduciendo sus arriendos en modalidad ACMI (siglas en inglés para avión, tripulación, mantenimiento y seguros) de aviones cargueros e incrementando el uso de su propia flota de aviones cargueros Boeing 767, aprovechando sus bajos costos operacionales y su habilidad de servir adecuadamente a destinos claves. El yield aumentó debido a una cuidadosa selección de rutas, mecanismos de traspaso de costos, y un aumento de tarifas, principalmente en rutas hacia la región.

Los costos operacionales aumentaron 13,0% comparado con el tercer trimestre de 2005, mientras que la capacidad aumentó un 7,5%. Esto llevó a un alza de 6,7% en el costo total por ATK (el cual incluye el gasto neto de intereses). Excluyendo el impacto por el alto precio del combustible, que generó costos adicionales por US\$21,8 millones durante el trimestre, el costo unitario aumentó 3,3%. El costo unitario ex-fuel se incrementó debido a un aumento de dotación, mayores tasas aeroportuarias y mayores gastos de flota como resultado de un aumento en la misma. Estos factores fueron parcialmente compensados por menores costos comerciales y un rediseño en el proceso de servicio a bordo.

Durante el tercer trimestre de 2006 LAN registró una pérdida no operacional de US\$10,9 millones comparado con una ganancia de US\$17,8 millones en 3Q05. Ello obedeció principalmente a menores ganancias por cobertura de combustible, que decrecieron en US\$15,3 millones a US\$6,4 millones en 3Q06, mientras que las ganancias por diferencia de cambio se movieron de una ganancia de US\$2,6 millones en 3Q05, a una pérdida de US\$0,8 millones en 3Q06.

LAN continúa manteniendo una sólida posición financiera, con posición de liquidez amplia y una sana estructura de financiamiento. Al cierre del trimestre LAN contaba con US\$248 millones en efectivo, efectivo equivalente y líneas de crédito comprometidas. Adicionalmente, la deuda de largo plazo de la Compañía correspondía exclusivamente a créditos para el financiamiento de aviones que tienen perfiles de pago de 12-18 años a tasas de interés muy competitivas.

Durante el tercer trimestre, LAN incorporó a su flota ocho nuevos aviones Airbus 319, cuatro de ellos en agosto y los cuatro restantes durante septiembre, destinados para las operaciones domésticas de LAN Perú. En relación a su flota de largo alcance, LAN incorporó en julio un nuevo Boeing 767-300ER, el que opera con la recientemente estrenada clase Premium Business y la renovada clase Económica. Esta fue la tercera entrega de Boeing 767-300ER de 2006 y será seguida por un cuarto avión en noviembre, así como también un Boeing 767-300F carguero a ser entregado en octubre.

Los positivos resultados y un sólido balance han permitido a LAN continuar avanzando en sus iniciativas de largo plazo. Estos planes, que involucran todos los niveles y unidades de negocios, están orientados a mejorar la posición estratégica de LAN permitiendo a la Compañía aprovechar oportunidades, fortalecer su posición de mercado y aumentar su competitividad.

## **Eventos Recientes**

### **Nuevo Modelo de Negocios para Operaciones Domésticas/Regionales**

La Compañía está actualmente embarcada en un importante proyecto de rediseño de su modelo de negocios doméstico y regional. Este proyecto busca incrementar la eficiencia de las operaciones de corto alcance, incluyendo las domésticas en Chile, Argentina y Perú, así como también las regionales operadas por aviones de la familia Airbus 320. Uno de los objetivos de este proyecto es incrementar la utilización de la flota de corto alcance a aproximadamente 12 horas bloque diarias por avión. Esto será logrado a través de la modificación de itinerarios que incluyen un mayor número de vuelos punto a punto y nocturnos, así como también del reemplazo de la flota existente de los Boeing 737-200 por la nueva familia de aviones de última generación Airbus 320 durante 2007. La nueva flota permitirá alcanzar eficiencia debido a su mayor homogenización y menor consumo de combustible.

Otros elementos del nuevo modelo de negocios de corto alcance de LAN serán un proceso de *turnaround* de los aviones más rápido, un incremento en el *self-check* a través de web check-in y terminales de autochequeo en los aeropuertos, y una mayor penetración de Internet. Lo anterior, en conjunto con una simplificación y optimización de los procesos de *back-office* y en las áreas de apoyo, permitirá la expansión en operaciones derivando en eficiencias significativas en costos administrativos por ASK en un período de dos años, aproximadamente a finales de 2008. LAN planea traspasar estas eficiencias operativas a los consumidores a través de una reducción en las tarifas, lo que se espera se traduzca en una estimulación de la demanda.

### **LAN Argentina**

LAN Argentina ha avanzado en una serie de proyectos orientados a fortalecer sus operaciones, con el objetivo de brindar un servicio de excelencia a sus pasajeros y clientes de carga. Durante el trimestre, la aerolínea avanzó en su plan de renovación de su flota de Boeing 737-200 por modernos aviones Airbus 320s, mejorando la propuesta de valor entregada a sus clientes, aumentando los estándares de puntualidad y mejorando su eficiencia. El 15 de agosto, LAN Argentina inició sus operaciones internacionales con tres frecuencias semanales en la ruta Buenos - Miami, y a contar del 10 de octubre, opera un vuelo diario entre ambas ciudades. LAN Argentina planea operar su segundo vuelo internacional a finales del año 2006, con 13 frecuencias semanales en la ruta Buenos Aires - Sao Paulo. Los futuros destinos domésticos e internacionales serán evaluados de acuerdo de los derechos obtenidos por LAN Argentina el 28 de septiembre para operar 35 puntos domésticos e internacionales. En relación a la operación nacional, el 4 de agosto de 2006 el gobierno de Argentina emitió un decreto permitiendo un 20% de aumento en las tarifas locales. Esperamos que los beneficios de estos positivos eventos recientes para LAN Argentina se vean reflejados en los resultados futuros de la Compañía.

## **Perspectiva**

Los proyectos antes mencionados son parte de un amplio conjunto de iniciativas orientadas a fortalecer el rendimiento futuro de LAN. El rendimiento operacional del tercer trimestre proporciona una sólida base para el crecimiento y rentabilidad de largo plazo. Como consecuencia, LAN está en posición de planificar una expansión de capacidad en respuesta a las oportunidades de crecimiento, a la vez que trabaja en la optimización de costos. Combinados, estos elementos permitirán a la Compañía consolidar su posición de aerolínea internacional líder de América Latina, distinguida por la excelencia del servicio y elevados estándares de seguridad que brinda a sus pasajeros y clientes de carga.

LAN está embarcada en un significativo programa de expansión de flota, que contempla la incorporación de 48 aviones entre 2006 y 2008. En los primeros nueve meses de 2006, la Compañía ya había incorporado 11 aviones de pasajeros a su flota. Además de la flota adicional, el crecimiento en ASK será impulsado por un incremento en la utilización de los aviones así como también en un menor grado por la densificación de su flota actual. LAN espera un crecimiento en los ASK de pasajeros de entre un 10-12% en 2006 y de entre 23-25% en 2007. El crecimiento en el negocio de carga por los próximos dos años provendrá de una entrega de dos nuevos aviones cargueros, así como también de la capacidad derivada de los *bellies* de los nuevos aviones de pasajeros. Como resultado, estimamos un crecimiento en los ATK de carga de entre un 7-9% en 2006 y 3-5% en 2007.

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

En el tercer trimestre de 2006, la Compañía obtuvo una utilidad neta de US\$51,5 millones en comparación con una utilidad neta de US\$23,8 millones en el mismo período de 2005. El margen neto aumentó 3,0 puntos porcentuales de 3,8% en 2005 a 6,8% en 2006.

El resultado operacional fue de US\$70,5 millones en comparación con US\$10,0 millones en 2005. Los márgenes operacionales para el trimestre aumentaron 7,6 puntos porcentuales a 9,3%

Los ingresos operacionales ascendieron a US\$762,3 millones, lo que representa un aumento de 22,6% en comparación con el tercer trimestre de 2005. Esto reflejó:

- un crecimiento de 29,0% en los ingresos de pasajeros (a US\$476,2 millones),
- un aumento de 14,5% en los ingresos de carga (a US\$247,4 millones), y
- un alza de 5,3% en otros ingresos (a US\$38,7 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 62% y 32% del total de los ingresos del tercer trimestre.

Los ingresos de pasajeros crecieron producto de un aumento de 10,2% en el tráfico y de 17,0% en el yield. El factor de ocupación disminuyó 1.1 puntos a 75,7% dado que el alza de 11,9% de la capacidad superó el crecimiento del tráfico. Los ingresos por ASK crecieron 15,3%. El crecimiento del tráfico se debe a que la disminución de 1,8% que presentó el tráfico doméstico en Chile fue compensado por un crecimiento de 12,0% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). El tráfico internacional representó un 89% del total del tráfico durante el trimestre. La mejoría de los yields se debió principalmente a una mejor segmentación y a iniciativas de mecanismos de traspaso del mayor precio del combustible.

Los ingresos de carga crecieron debido a un crecimiento de 7,8% en el tráfico de carga y de un 6,3% en los yields. Los yields se incrementaron principalmente por aumentos de tarifas en las rutas hacia la región como también por traspasos de mayores costos. El aumento en el tráfico sobrepasó el aumento de 3,0% en la capacidad, lo que dio como resultado que el factor de ocupación aumentó 2,9 puntos porcentuales a 66,9%. En consecuencia, los ingresos medidos en ATK crecieron 11,2%.

Otros ingresos aumentaron 5,3% debido a mayores ingresos por venta a bordo y arriendo de aviones compensados en parte por menores ingresos por concepto de handling y courier.

Los costos operacionales aumentaron 13,0% durante el trimestre mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 7,5%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaran 6,7%. Aislando el impacto de los altos precios de combustible, los costos por unidad aumentaron 3,3%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las remuneraciones y beneficios aumentaron 11,8% debido al impacto de una mayor dotación y a la leve apreciación de monedas locales en relación al dólar.
- Los gastos por combustible crecieron 20,4% debido a un alza de 12,0% en los precios y a un incremento de 7,5% en el consumo.
- Las comisiones a agentes crecieron 6,3%, principalmente debido al aumento de 23,6% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes decrecieron de 15,2% a 13,1%.
- El ítem depreciación y amortización creció 56,1% principalmente debido a la incorporación de 14 nuevos aviones (tres Boeing 767-300ER, un Boeing 767-300F y diez Airbus A319), y a la reclasificación de ciertos gastos debido al cambio en la política contable de mantenimiento en enero de 2006. Esto fue parcialmente compensado por el retiro de dos aviones Boeing 737-200 de la flota.
- Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 13,3% debido al efecto causado por una mayor operación en las tasas de aterrizaje y gastos de servicios de apoyo terrestre, el efecto de un aumento en las tasas en USA, Ecuador y Brasil, y por mayores gastos de seguro derivados de una flota más grande. Estos efectos fueron mitigados parcialmente por menores arriendos en modalidad ACMI en el negocio de carga.
- El servicio a pasajeros decreció un 8,4% principalmente debido a que el incremento de 8,8% en el número de pasajeros transportados fue compensado por cambios en el proceso de servicio a bordo en ciertas operaciones domésticas, así como también de la renegociación de ciertos servicios de catering.
- El gasto en arriendo de aviones aumentó 9,4% debido al incremento de aviones arrendados en comparación de 3Q05. Específicamente, la Compañía incorporó cinco Boeing 737-200s, un Boeing 767-300ER y un avión Airbus 320 adicional de pasajeros.
- El gasto de mantenimiento decreció 6,2%, dado que el aumento en costos derivados del incremento en la capacidad fue compensado por aumento de eficiencias relacionados con la renovación de la flota, y la reclasificación de ciertos gastos debido al cambio en la política contable de mantenimiento en enero de 2006.
- Otros gastos operacionales crecieron 8,7% debido al incremento en las operaciones, las que ocasionaron un aumento en los costos de venta y los relacionados con el programa LanPass de viajero frecuente, así como también a mayores gastos de marketing.

A nivel no operacional, LAN registró una pérdida de US\$10,9 millones en el tercer trimestre, comparado con una ganancia de US\$17,8 millones en 2005. Mientras los ingresos financieros decrecieron 54,4% debido a una menor liquidez promedio, los costos financieros aumentaron 59,3% producto del incremento de la deuda promedio de largo plazo. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$3,5 millones en comparación con la ganancia de US\$24,4 millones en 2005. En el 2006 se incluye una ganancia de US\$6,4 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$21,7 millones en 2005) así como también una pérdida de US\$0,8 millones por diferencia de cambio (comparado con la ganancia de US\$2,6 millones en 2005).

### **Resultados Consolidados para los Primeros Nueve Meses**

En los primeros nueve meses de 2006, la Compañía obtuvo una utilidad neta de US\$147,7 millones en comparación con una utilidad neta de US\$96,7 millones en el mismo período de 2005. El margen neto aumentó 1,4 puntos de 5,4% en 2005 a 6,8% en 2006.

El resultado operacional fue de US\$164,6 millones en comparación con US\$82,4 millones en 2005. Los márgenes operacionales para los primeros nueve meses del año aumentaron 3,0 puntos porcentuales a 7,6%.

Los ingresos operacionales ascendieron a US\$2.180,5 millones, lo que representa un aumento de 21,1% en comparación con los primeros nueve meses de 2005. Esto reflejó:

- un crecimiento de 23,4% en los ingresos de pasajeros (a US\$1.299,1 millones),
- un aumento de 18,4% en los ingresos de carga (a US\$770,2 millones), y
- un alza de 15,2% en otros ingresos (a US\$111,1 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 60% y 35% del total de los ingresos de los primeros nueve meses del año.

Los ingresos de pasajeros crecieron producto de un aumento de 7,0% en el tráfico y de 15,3% en el yield. El factor de ocupación disminuyó 1,1 puntos a 73,0% dado que el crecimiento del tráfico fue superado por el alza de 8,6% de la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 13,6%. El crecimiento del tráfico se debe a que una disminución de 0,1% en el tráfico doméstico en Chile fue compensado por un crecimiento de 8,2% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). El tráfico internacional representó un 87% del total del tráfico durante los primeros nueve meses del año. La mejoría de los yields se debió a un aumento de tarifas asociado al incremento de los precios del combustible y una mejora en la segmentación.

Los ingresos de carga crecieron debido a un aumento de 8,1% en el tráfico y de 9,4% en los yields, medidos en RTK. Los yields mejoraron principalmente por un aumento en las tarifas *southbound*, y por traspaso a tarifas de mayores costos. El crecimiento en el tráfico superó el incremento de 6,9% en capacidad, derivando en un aumento en el factor de ocupación de 0,7 puntos porcentuales a 66,0%. Producto de este aumento, los ingresos medidos en ATK crecieron 10,7%.

Otros ingresos aumentaron 15,2% debido a mayores ingresos por venta a bordo, handling, operaciones de courier y arriendo de aviones, compensados en parte por menores ingresos por mantenimiento a terceros.

Los costos operacionales aumentaron 17,4% durante los primeros nueve meses mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 7,3%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaran 10,4%. Aislado el impacto de los altos precios de combustible, los costos por unidad aumentaron 4,9%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las remuneraciones y beneficios aumentaron 19,1% debido a mayor dotación y al impacto de la apreciación del peso chileno sobre las remuneraciones en dicha moneda.
- Los gastos por combustible crecieron 27,8% debido a un alza de 20,2% en los precios y a un incremento de 6,4% en el consumo.
- Las comisiones a agentes crecieron 17,7%, principalmente debido al aumento de 21,5% en los ingresos combinados de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes decrecieron de un 15,0 a un 14,5% en 2006 ya que menores comisiones de pasajeros compensaron mayores comisiones de carga.
- El ítem depreciación y amortización aumentó un 52,9%, debido a la incorporación de 14 nuevos aviones (tres Boeing 767-300ER, un Boeing 767-300F y diez Airbus A319), y a la reclasificación de ciertos gastos debido al cambio en la política contable de mantenimiento en enero de 2006. Esto fue parcialmente compensado por el retiro de dos aviones Boeing 737-200 de la flota.
- Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron 8,1% debido al efecto de una mayor operación en las tasas de aterrizaje, gastos de servicios de apoyo terrestre, y gastos de seguro como también por mayores tasas en USA, Ecuador y Brasil. Estos efectos fueron mitigados parcialmente por menores arriendos en modalidad ACMI en el negocio de carga.

- El servicio a pasajeros aumentó 1,5% principalmente debido a que el incremento de 7,6% en el número de pasajeros transportados que fue compensado por cambios en el proceso de servicio a bordo en ciertas operaciones domésticas, así como también de la renegociación de algunos servicios de catering.
- El gasto en arriendo de aviones aumentó 7,5% debido a la incorporación de cinco Boeing 737-200s adicionales, un Boeing 767-300ER y un avión Airbus 320 de pasajeros a la flota arrendada de la Compañía.
- El gasto de mantenimiento disminuyó 10,0% dado que el aumento en costos derivados del incremento en la capacidad fue compensado por aumento de eficiencias relacionados con la renovación de la flota, la renegociación de contratos de mantenimiento con terceros, y la reclasificación de ciertos gastos debido al cambio en la política contable de mantenimiento en enero de 2006.
- Otros gastos operacionales crecieron 13,7% debido al incremento en las operaciones, las que ocasionaron un aumento en los costos de venta y los relacionados con el programa LanPass de viajero frecuente, incrementos en los gastos de reservas y a mayores gastos de marketing.

A nivel no operacional, LAN registró una ganancia de US\$8,6 millones en los primeros nueve meses, comparado con una ganancia de US\$32,5 millones en 2005. Mientras los ingresos financieros decrecieron 48,6% debido a una menor liquidez y altas tasas de interés, los costos financieros aumentaron 49,9% producto del alza en la deuda promedio. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$45,4 millones en comparación con la ganancia de US\$50,3 millones en 2005. En el 2006 se incluye una ganancia de US\$13,9 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$47,2 millones en 2005) así como también una pérdida de US\$0,6 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$2,7 millones en 2005).

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

	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre			Para los primeros nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2006	2005	Var. %	2006	2005	Var. %
<b>INGRESOS</b>						
Pasajeros	476,198	369,219	29.0%	1,299,148	1,052,934	23.4%
Carga	247,412	216,004	14.5%	770,158	650,652	18.4%
Otros	38,717	36,765	5.3%	111,145	96,450	15.2%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>762,327</b>	<b>621,988</b>	<b>22.6%</b>	<b>2,180,451</b>	<b>1,800,036</b>	<b>21.1%</b>
<b>COSTOS</b>						
Remuneraciones	(109,331)	(97,784)	11.8%	(320,088)	(268,793)	19.1%
Combustible	(203,181)	(168,799)	20.4%	(572,729)	(448,061)	27.8%
Comisiones	(94,520)	(88,937)	6.3%	(300,398)	(255,220)	17.7%
Depreciación y Amortización	(32,365)	(20,737)	56.1%	(90,164)	(58,976)	52.9%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(82,869)	(73,109)	13.3%	(243,458)	(225,311)	8.1%
Servicio a Pasajeros	(13,687)	(14,934)	-8.4%	(41,015)	(40,427)	1.5%
Arriendo de Aviones	(40,213)	(36,752)	9.4%	(118,590)	(110,266)	7.5%
Mantenimiento	(31,020)	(33,079)	-6.2%	(90,266)	(100,241)	-10.0%
Otros Costos Operacionales	(84,595)	(77,847)	8.7%	(239,108)	(210,338)	13.7%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>(691,781)</b>	<b>(611,978)</b>	<b>13.0%</b>	<b>(2,015,816)</b>	<b>(1,717,633)</b>	<b>17.4%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>70,546</b>	<b>10,010</b>	<b>604.8%</b>	<b>164,635</b>	<b>82,403</b>	<b>99.8%</b>
<i>Margen Operacional</i>	<i>9.3%</i>	<i>1.6%</i>	<i>7.6 pp.</i>	<i>7.6%</i>	<i>4.6%</i>	<i>3.0 pts.</i>
<b>INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES</b>						
Ingresos Financieros	1,534	3,366	-54.4%	5,291	10,292	-48.6%
Gastos Financieros	(15,884)	(9,971)	59.3%	(42,092)	(28,077)	49.9%
Misceláneos-Neto	3,457	24,366	-85.8%	45,351	50,296	-9.8%
<b>RESULTADO NO OPERACIONAL</b>	<b>(10,893)</b>	<b>17,761</b>	<b>-161.3%</b>	<b>8,550</b>	<b>32,511</b>	<b>-73.7%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO</b>	<b>59,653</b>	<b>27,771</b>	<b>114.8%</b>	<b>173,185</b>	<b>114,914</b>	<b>50.7%</b>
Interés Minoritario	1,342	755	77.7%	2,913	1,233	136.3%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>60,995</b>	<b>28,526</b>	<b>113.8%</b>	<b>176,098</b>	<b>116,147</b>	<b>51.6%</b>
Impuestos	(9,466)	(4,712)	100.9%	(28,446)	(19,425)	46.4%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>51,529</b>	<b>23,814</b>	<b>116.4%</b>	<b>147,652</b>	<b>96,722</b>	<b>52.7%</b>
<i>Margen Neto</i>	<i>6.8%</i>	<i>3.8%</i>	<i>2.9 pp.</i>	<i>6.8%</i>	<i>5.4%</i>	<i>1.4 pts.</i>
<b>UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>51,529</b>	<b>23,814</b>	<b>116.4%</b>	<b>119,311</b>	<b>96,722</b>	<b>23.4%</b>
<i>Margen Neto</i>	<i>6.8%</i>	<i>3.8%</i>	<i>2.9 pp.</i>	<i>5.5%</i>	<i>5.4%</i>	<i>0.1 pts.</i>
Total de Acciones	318,909,090	318,909,090		318,909,090	318,909,090	
Utilidad Neta por Acción	0.16	0.07	116.4%	0.46	0.30	52.7%
Utilidad Neta por ADR	0.81	0.37	116.4%	2.31	1.52	52.7%

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

Estadísticas Operacionales	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre			Para los primeros nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2006	2005	Var. %	2006	2005	Var. %
<b>Sistema</b>						
ATKs (millones)	1,545.5	1,438.1	7.5%	4,610.9	4,297.6	7.3%
ASKs (millones)	6,700.6	5,990.5	11.9%	19,126.3	17,614.9	8.6%
RTKs (millones)	1,062.2	976.1	8.8%	3,121.5	2,900.0	7.6%
RPKs (millones)	5,072.4	4,600.8	10.2%	13,952.4	13,036.7	7.0%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	68.7%	67.9%	0.9 pp.	67.7%	67.5%	0.2 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	63.4%	67.5%	-4.1 pp.	63.5%	64.9%	-1.4 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	68.1	60.0	13.6%	66.3	58.7	12.8%
Ingresos por ATK (US Centavos)	46.8	40.7	15.1%	44.9	39.6	13.2%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	43.2	40.5	6.7%	42.1	38.1	10.4%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	89.8	83.6	7.5%	266.5	250.6	6.4%
<b>Pasajeros</b>						
ASKs (millones)	6,700.6	5,990.5	11.9%	19,126.3	17,614.9	8.6%
RPKs (millones)	5,072.4	4,600.8	10.2%	13,952.4	13,036.7	7.0%
RTKs (millones)	456.5	414.1	10.2%	1,255.7	1,173.3	7.0%
Pasajeros Transportados (miles)	2,327.1	2,139.7	8.8%	6,330.5	5,881.8	7.6%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	75.7%	76.8%	-1.1 pp.	72.9%	74.0%	-1.1 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	9.4	8.0	17.0%	9.31	8.08	15.3%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	104.3	89.2	17.0%	103.5	89.7	15.3%
Ingresos/ASK (US Centavos)	7.1	6.2	15.3%	6.8	6.0	13.6%
<b>Carga</b>						
ATKs (miles)	906.0	879.3	3.0%	2,827.6	2,644.3	6.9%
RTKs (miles)	605.7	562.0	7.8%	1,865.8	1,725.2	8.1%
Toneladas Transportadas (miles)	134.4	127.6	5.4%	406.4	385.5	5.4%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	66.9%	63.9%	2.9 pp.	66.0%	65.2%	0.7 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	40.8	38.4	6.3%	41.3	37.7	9.4%
Ingresos/ATK (US Centavos)	27.3	24.6	11.2%	27.2	24.6	10.7%

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

Al 30 de septiembre de 2006

	Arrendados	Propios	Total
<b>Pasajeros</b>			
Boeing 737-200	14	8	22
Airbus A319-100	5	10	15
Airbus A320-200	11	4	15
Boeing 767-300	13	6	19
Airbus A340-300	4	0	4
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>	<b>28</b>	<b>75</b>
<b>Carga*</b>			
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 FLOTA</b>	<b>48</b>	<b>36</b>	<b>84</b>

\*Durante el tercer trimestre, LAN operó entre uno y dos aviones Boeing 747, un DC-10, un DC-8 y un Airbus 300 cargueros bajo arriendos en modalidad ACMI

Nota: tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico.

**Entregas Comprometidas**

	2006	2007	2008
<i>Pasajeros</i>			
Boeing 737-200	-	-	-
Airbus A318-100	-	10	10
Airbus A319-100	-	-	-
Airbus A320-200	-	2	2
Boeing 767-300ER	1	3	5**
Airbus A340-300	-	1	2
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>14</b>
<i>Carga</i>			
Boeing 767-300F	1	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

\* Incluye sólo compromisos de arriendo o compra a firme

\*\* Dos de los cuales tienen opción a ser convertidos en Boeing 767-300F cargueros



	Para el trimestre terminado el 30 de septiembre		Para los primeros nueve meses terminados el 30 de septiembre	
	2006	2005	2006	2005
Recaudación de deudores por venta	745,251	533,235	2,115,516	1,616,027
Ingresos financieros percibidos	1,290	3,037	4,684	9,896
Otros ingresos percibidos	11,646	19,776	22,031	46,995
Pago a proveedores y personal	(565,788)	(480,983)	(1,767,882)	(1,444,223)
Intereses pagados	(15,604)	(8,827)	(40,956)	(26,417)
Impuesto a la renta pagado	(5,772)	(336)	(10,141)	(841)
Otros gastos pagados	(678)	(377)	(7,490)	(1,265)
IVA y otros similares pagados	(9,940)	(8,770)	(28,878)	(26,702)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN</b>	<b>160,405</b>	<b>56,755</b>	<b>286,884</b>	<b>173,470</b>
Colocación de acciones de pago	1,876	(159)	1,896	2,921
Obtención de préstamos	353,645	95,624	590,233	95,624
Otros desembolsos por financiamiento	(2,816)	(3,254)	(8,951)	(9,599)
Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas	-	-	-	-
Pago de dividendos	(48,063)	(36,527)	(84,906)	(43,520)
Pago de préstamos	(66,341)	(5,374)	(168,019)	(16,744)
Otros	-	(102)	(6)	(1,901)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO</b>	<b>238,301</b>	<b>50,208</b>	<b>330,247</b>	<b>26,781</b>
Incorporación de activos fijos	(369,853)	(239,101)	(656,841)	(350,253)
Ventas de activo fijo	1,682	271	7,587	740
Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones	3,072	8,169	25,373	42,317
Inversiones permanentes	(1,942)	78	(1,942)	(729)
Inversiones en instrumentos financieros	-	(3,863)	-	(38,978)
Otros	-	(1,769)	-	(3,010)
<b>FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>	<b>(367,041)</b>	<b>(236,215)</b>	<b>(625,823)</b>	<b>(349,913)</b>
<b>Flujo Neto Total del Período</b>	<b>31,665</b>	<b>(129,252)</b>	<b>(8,692)</b>	<b>(149,662)</b>
<b>Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente</b>	<b>(120)</b>	<b>215</b>	<b>(225)</b>	<b>209</b>
<b>Variación neta del efectivo y efectivo equivalente</b>	<b>31,545</b>	<b>(129,037)</b>	<b>(8,917)</b>	<b>(149,453)</b>
<b>Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente</b>	<b>70,809</b>	<b>196,452</b>	<b>111,271</b>	<b>216,868</b>
<b>Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente</b>	<b>102,354</b>	<b>67,415</b>	<b>102,354</b>	<b>67,415</b>

Nota: La Compañía considera todos sus inversiones de corto plazo en valores de alta liquidez con maduración igual o inferior a tres meses, como efectivo equivalente para propósito del estado financiero de flujo de caja. Valores con una maduración mayor de tres meses no son considerados como efectivo equivalente, los que ascendieron a un valor de US\$ 87,8 millones al 31 de diciembre de 2004, US\$48,0 millones al 31 de diciembre de 2005, US\$91,4 millones al 31 de marzo de 2005, US\$30,7 millones al 31 de marzo de 2006, US\$87,9 millones al 30 de junio de 2005, US\$26,0 millones al 30 de junio de 2006, US\$83,7 millones al 30 de septiembre de 2005 y US\$22,8 millones al 30 de septiembre de 2006.



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

	<b>Al 30 de septiembre de,</b>	
	<b>2006</b>	<b>2005</b>
<b>ACTIVOS</b>		
<b>ACTIVOS CIRCULANTES</b>		
Disponibles	14,360	8,367
Depósitos a Plazo	23,230	12,438
Valores Negociables	87,535	130,540
Documentos y Cuentas por Cobrar	345,811	336,442
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	3,430	10,432
Inventarios	46,382	38,441
Impuestos por Recuperar	36,990	21,448
Gastos Pagados por Anticipado	16,443	12,074
Impuestos Diferidos	9,124	9,316
Otros activos circulantes	5,027	31,111
Total Activos Circulantes	588,332	610,609
<b>ACTIVO FIJO (neto)</b>		
Aviones	1,462,889	847,705
Otros	257,066	233,493
Total Activo Fijo	1,719,955	1,081,198
<b>OTROS ACTIVOS</b>		
Inversiones	3,207	3,184
Menor Valor Inversiones	44,313	40,918
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	32	140
Deudores a Largo Plazo	10,645	9,214
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	218,909	202,785
Total Otros Activos	277,106	256,241
Total Activos	2,585,393	1,948,048
<b>PASIVOS Y PATRIMONIO</b>		
<b>PASIVOS CIRCULANTES</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	18,729	6,186
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto Plazo	79,150	41,576
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	54,258	45,728
Dividendos por Pagar	6	12
Cuentas por Pagar	222,849	226,607
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	88	300
Acreedores Varios	0	708
Ingresos Percibidos por Adelantado	234,021	156,827
Otros Pasivos Circulantes	105,389	144,188
Total Pasivos Circulantes	714,490	622,132
<b>PASIVOS A LARGO PLAZO</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	855,601	383,447
Acreedores Varios	523	27,107
Provisiones	62,349	119,177
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	0	81
Ingresos Percibidos por Adelantado	22,649	34,415
Impuestos Diferidos	124,023	89,556
Obligaciones por Leasing de Capital	186,181	169,110
Otros Pasivos a Largo Plazo	16,808	11,553
Total Pasivos a Largo Plazo	1,268,134	834,446
<b>INTERÉS MINORITARIO</b>	2,310	3,636
<b>PATRIMONIO</b>		
Capital Pagado	134,303	134,303
Reservas	2,620	2,620
Dividendos Provisorios	-48,063	-36,451
Utilidades Acumuladas	511,599	387,362
Total Patrimonio	600,459	487,834
Total Pasivos y Patrimonio	2,585,393	1,948,048