



FOR IMMEDIATE RELEASE

LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$93,6 MILLONES PARA EL CUARTO TRIMESTRE DE 2006 Y DE US\$241,3 PARA EL AÑO 2006

Santiago, Chile, 14 de febrero de 2007 – 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 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\$93,6 millones para el cuarto trimestre de 2006 (4Q06) comparado con US\$49,9 millones en el cuarto trimestre de 2005. La utilidad neta del año 2006 ascendió a US\$241,3 millones comparado con US\$146,6 millones en el año 2005. Excluyendo ítemes extraordinarios, la utilidad neta del año 2006 alcanzó los US\$213,0 millones.
- El resultado operacional del trimestre ascendió a US\$138,0 millones en 4Q06, comparado con US\$59,2 millones en 4Q05, con un incremento en el margen operacional de 7,8 puntos porcentuales, alcanzando 16,2%. Lo anterior fue resultado del crecimiento de 20,8% en los ingresos, que superó el incremento de 10,6% de los costos operacionales. Los costos operacionales fueron impactados positivamente durante este trimestre debido a la disminución del precio del combustible, que derivó en US\$26,8 millones por concepto de menores en costos de combustible.
- Los ingresos totales para del trimestre ascendieron a US\$853,5 millones debido a un 26,1% de incremento en los ingresos de pasajeros y un aumento de 16,5% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 60% y 35% del total de ingresos, respectivamente, en 4Q06. Este crecimiento se debe, principalmente, a las operaciones internacionales de largo alcance de la compañía, y a la consolidación de la operación de LAN Argentina
- Durante el cuarto trimestre, LAN continuó con la expansión de su flota, incorporando un nuevo avión Boeing 767-300F carguero y un nuevo Boeing 767-300ER de pasajeros. Este último es el séptimo de la flota de aviones de pasajeros de largo alcance de LAN que opera con las nuevas clases Premium Business y Económica.
- LAN Argentina continuó con la expansión de su operación internacional al lanzar, el 5 de diciembre de 2006, un nuevo destino internacional: Sao Paulo. La aerolínea ofrece actualmente 13 frecuencias semanales entre Buenos Aires y Sao Paulo, que se suma a las operaciones a Miami, Santiago y Punta de Cana, República Dominicana.
- Durante el cuarto trimestre, LAN implementó programas pilotos para testear su nuevo modelo de negocios para operaciones de corto alcance en tres destinos domésticos en Chile. Estos tests han mostrado resultados muy positivos. El nuevo modelo de negocios de LAN para las operaciones de corto alcance busca incrementar la eficiencia en la operación doméstica y regional, y se espera que sea completamente implementado para fines del año 2007.
- El 31 de enero de 2007, LAN anunció que la Compañía había concedido US\$17,1 millones en financiamiento a la compañía brasilera VRG LINHAS AEREAS S.A. ("Nueva Varig"), cuyo préstamo puede ser convertido en acciones de la Nueva Varig. Si LAN ejerciera su opción de convertir el préstamo en acciones, la Compañía tendría una participación minoritaria en la Nueva Varig.
- En diciembre de 2006, la clase Business de LAN fue elegida como la mejor en proveer este servicio a América del Sur por el Readers Choice Awards de la revista Business Traveler. También durante el año 2006, LAN fue elegida como la Mejor Aerolínea de Centro y Sudamérica por la publicación Global Traveler.

CONTACTS IN CHILE

Gisela Escobar – Head of Investor Relations
gisela.escobar@lan.com
Juan José Irarrázaval – Investor Relations Analyst
juanjose.irrazaval@lan.com
Tel: (56-2) 565-3944/8775

CONTACTS IN NEW YORK

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

Resultados 4Q06

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$93,6 millones para el cuarto trimestre de 2006. Este resultado refleja un sólido rendimiento operacional, con una significativa mejora en los márgenes producto de un mayor ingreso por ATK en los negocios de pasajeros y carga así como también de un menor costo de combustible, en cada caso comparado con el cuarto trimestre de 2005. Mientras los ingresos totales se incrementaron en un 20,8% en el trimestre, el margen operación aumentó en 7,8 puntos porcentuales a 16,2%. Esto representa un gran logro para la Compañía, en que el crecimiento de los ingresos superó la expansión de 14,9% en la operación (medido en base a ATK sistema). LAN también se benefició del menor precio del combustible, que derivó en aproximadamente US\$26,8 millones en menores costos de combustible, compensados parcialmente por un menor cargo de combustible y una pequeña pérdida por cobertura de combustible.

Los ingresos de pasajeros aumentaron en un 26,1% debido a un 19,8% de incremento en la capacidad y un 5,3% de aumento en los ingresos por unidad (medido como ingresos de asiento disponible por kilómetro, o RASK). Este último creció debido a un 1,4% de mejora en los yields y un incremento de 2,9 puntos porcentuales en el factor de ocupación durante el trimestre. Durante el cuarto trimestre, la Compañía administró capacidad para responder al crecimiento en la demanda y las oportunidades de mercado. En consecuencia, la capacidad creció en la mayoría de las rutas de LAN, especialmente en la de Estados Unidos, Europa y el Pacífico Sur, así como también dentro de América del Sur, disminuyendo en rutas hacia el Caribe. La capacidad también aumentó en todos los mercados domésticos de la Compañía, es decir Chile, Perú y Argentina. Durante el trimestre, yields más altos resultantes de aumento nominal en tarifas y un mejor manejo de segmentación tarifaria fueron compensados por menores trasposos del costo del fuel derivados de los menores precios del WTI comparados con el cuarto trimestre del año 2005.

Los ingresos de carga aumentaron 16,5% debido a un incremento de un 7,4% en la capacidad y una expansión en los ingresos por unidad de un 8,5% (medido en ingresos por toneladas-kilometro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad se incrementó dada una mejoría de un 8,9% en los yields parcialmente compensada por una disminución de 0,3 puntos porcentuales en el factor de ocupación. El negocio de carga continúa operando bajo el desafío proveniente del 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, y un aumento de tarifas, principalmente en rutas hacia la región.

Los costos operacionales aumentaron 10,6% comparado con el cuarto trimestre de 2005, mientras que la capacidad aumentó un 14,9%. Esto llevó a una baja de 2,0% en el costo total por ATK (el cual incluye el gasto neto de intereses). Excluyendo el impacto del precio más bajo del combustible, que generó ahorros adicionales por US\$26,8 millones durante el trimestre, el costo unitario aumentó 3,7%. El costo unitario ex-fuel se incrementó debido a un aumento en las remuneraciones y beneficios, mayores costos comerciales relacionados con los mayores yields obtenidos en el trimestre, mayores tasas aeroportuarias y mayores gastos de flota como resultado de un aumento en la misma. Estos factores fueron parcialmente compensados por menores costos de mantención.

Durante el cuarto trimestre de 2006 LAN registró una pérdida no operacional de US\$24,3 millones comparado con una pérdida de US\$1,0 millones en 4Q05. Ello obedeció principalmente como resultado de mayores costos financieros, derivados de una mayor deuda relacionada con el financiamiento de la flota, así como también de menores ganancias por cobertura de combustible (una pérdida de US\$1,0 millón en 4Q06 comparado con una ganancia de US\$4,3 millones en 4Q05) y una provisión de US\$8,1 millones relacionado con la salida de la flota Boeing 737-200 durante el 2007. LAN ha tomado posiciones de cobertura de combustible por 36%, 27%, 28% y 29% de sus requerimientos de combustible para 1Q07, 2Q07, 3Q07 y 4Q07, respectivamente.

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\$281 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.

En octubre 2006, LAN recibió un nuevo Boeing 767-300F carguero para ser incorporado en su flota de aviones cargueros dedicados. Para sus operaciones de pasajeros, LAN incorporó un nuevo Boeing 767-300ER a su flota de largo alcance en noviembre de 2006, el cuarto entregado en 2006. Este avión opera con la recientemente estrenada clase Premium Business y la renovada Clase Económica

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.

Cálculo EBITDAR (1)

A continuación se presenta un cálculo del EBITDA de LAN (ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) y EBITDAR (ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y renta de aviones), los que son considerados como indicadores útiles de desempeño operacional por la Compañía.

EBITDAR (en US\$ millones)

	4Q06	4Q05	%Chg	2006	2005	Var%
Ingresos	853,5	706,3	20,8%	3.034,0	2.506,4	21,1%
Costos operacionales	715,5	647,1	10,6%	2.731,3	2364,7	15,5%
Resultado Operacional	138,0	59,2	132,9%	302,6	141,6	113,7%
Depreciación y Amortización	32,6	21,5	52,0%	122,8		80,5%
52,6%						
EBITDA	170,6	80,7	111,4%	425,4	222,1	91,6%
EBITDA Margen	20,0%	11,4%	8,6pp	14,0%	8,9%	5,1pp
Renta de Aviones	39,1	37,9	3,0%	157,7	148,2	6,4%
EBITDAR	209,7	118,7	76,8%	583,1	370,3	57,5%
EBITDAR Margen	24,6%	16,8%	7,8pp	19,2%	14,8%	4,4pp

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas GAAP y no deben ser consideradas aisladamente como sustitutos para la utilidad neta calculada de acuerdo a los principios generalmente aceptados en Chile. Adicionalmente, estos cálculos pueden no ser comparables a medidas llamadas de la misma forma por otras compañías

Eventos Recientes

Nuevo Modelo de negocios para la Operación Doméstica / Regional

La Compañía se ha embarcado recientemente en un importante proyecto que rediseña el modelo doméstico y regional de negocios. Este proyecto busca incrementar la eficiencia y mejorar los márgenes de la operación de corto alcance de LAN, incluyendo la operación doméstica en Chile, Perú y Argentina, así como también las operación regional efectuada por aeronaves de fuselaje angosto. Durante el cuarto trimestre de 2006 LAN llevó a cabo programas piloto para testear este nuevo modelo de negocios en tres destinos domésticos de Chile: Puerto Montt, Punta Arenas y La Serena. En todos estos mercados la Compañía obtuvo resultados muy positivos, tanto en términos de estimulación de la demanda como en un significativo incremento en los pasajeros primerizos.

LAN planea implementar este nuevo modelo a nivel nacional en Chile en abril de 2007. En Peru, LAN ha implementado este nuevo modelo de negocio en la mayoría de las rutas domésticas, y planea completar esta implementación durante el primer trimestre de 2007. En Argentina, la implementación de este nuevo modelo será gradual, y se enfocará principalmente en ciertos cambios operacionales. Tanto LAN Peru como LAN Argentina están ya operando con flotas que incorporan sólo aviones de la familia Airbus 320.

Aumento de Capital

El 26 de enero de 2007, una Junta Extraordinaria de Accionistas de LAN aprobó una emisión de capital de 7.500.000 acciones comunes (equivalentes a 1.500.000 de ADRs), que representan un 2,4% del actual capital de la Compañía. Una porción de esta emisión será destinada a la implementación de un plan de *stock options* para los empleados de LAN, bajo condiciones a ser definidas por el directorio de la Compañía.

Financiamiento a VRG Linhas Aereas S.A.

El 31 de enero de 2007, LAN anunció que había concedido un total de aproximadamente US\$17,1 millones en financiamiento a la compañía brasilera VRG LINHAS AEREAS S.A. ("Nueva Varig"). Estos préstamos pueden ser convertidos a acciones de la Nueva Varig. Si LAN ejerciera esta opción de convertir los préstamos en acciones, la Compañía tendría una participación minoritaria en la Nueva Varig. LAN está actualmente envuelta en negociaciones con los accionistas de la Nueva Varig con el objetivo de ejercer potencialmente su opción de participar en la compañía mencionada a través de la capitalización de sus préstamos.

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 cuarto 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.

LAN está embarcada en un significativo programa de expansión de flota, que incluyó la incorporación de 13 aviones de pasajeros y de carga durante el año 2006. Adicionalmente, 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 19-21% en 2007 y de entre 18-20% en 2008. El crecimiento en el negocio de carga por los próximos dos años provendrá en gran medida de la capacidad derivada de los *bellies* de los nuevos aviones de pasajeros, así como también de la entrega del nuevo avión carguero en el 4Q06 y de un posible avión carguero adicional en 2008. Como resultado, estimamos un crecimiento en los ATK de carga de entre un 4-6% en 2007 y 4-6% en 2008.

Resultados Consolidados para el Cuarto Trimestre

En el cuarto trimestre de 2006 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$93,6 millones en comparación con una utilidad neta de US\$49,9 millones para el mismo período de 2005, registrando un crecimiento de 87,8%. El margen neto aumentó 3,9 puntos porcentuales de 7,1% en 2005 a 11,0% en 2006.

El resultado operacional ascendió a US\$138,0 millones en 4Q06, comparado con US\$59,2 millones en 4Q05. **El margen operacional** para el trimestre se incrementó en 7,8 puntos porcentuales a 16,2%

Los ingresos operacionales aumentaron un 20,8% en comparación con el cuarto trimestre de 2005 alcanzando US\$853,5 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 26,1% en los **ingresos de pasajeros** a US\$514,2 millones,
- un aumento de 16,5% en los **ingresos de carga** a US\$302,6 millones, y
- una disminución de 5,5% en **otros ingresos** a US\$36,7 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 60% y 35% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 24,4% en el tráfico y de 1,4% en los yields. El factor de ocupación aumentó 2.9 puntos a 76,2% debido a que el crecimiento del tráfico superó el incremento de 19,8% en la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 5,3%. El crecimiento del tráfico se debe a que el aumento de 11,7% que presentó el tráfico doméstico chileno y un crecimiento de 26,7% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). El tráfico internacional representó un 86% del total del tráfico durante el trimestre. El yield aumentó 1,4% debido a que una mejor segmentación e incrementos nominales en las tarifas fueron mitigadas por menores traspasos del costo del combustible producto de un menor precio del WTI comparado con 4Q05.

Los **ingresos de carga** crecieron debido a un alza de 7,0% en el tráfico y a una mejoría de 8,9% 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 fue levemente superado por el aumento de la capacidad de 7,4%. Como consecuencia, los factores de ocupación disminuyeron 0,3 puntos porcentuales a 69,0%. Sin embargo, los ingresos medidos por ATK presentaron un crecimiento de 8,5% con respecto al 4Q05.

Otros ingresos disminuyeron 5,5% 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 10,6% durante el trimestre mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 14,9%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos), disminuyeran un 2,0%. Menores precios del combustible durante el trimestre generó ahorros adicionales por US\$26,8 millones. El costo unitario exfuel aumentó 3,7%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 19,5%, debido a una mayor provisión en el programa de incentivos para los empleados comparado con 4Q05, en línea con los mejores resultados de la Compañía.
- Los **gastos por combustible** disminuyeron 1,8% debido a que el incremento de 12,0% en el consumo fue compensado tanto por una baja de 12,3% en los precios como por eficiencias en el uso de combustible derivados de flota más nueva.
- Las **comisiones a agentes** crecieron 14,8%, debido principalmente a que el aumento de 22,4% 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 pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 52,0% principalmente debido a la incorporación de cuatro nuevos aviones Boeing 767-300 de pasajeros, un nuevo avión Boeing 767-300 carguero y ocho nuevas aeronaves Airbus A319, y debido también a la reclasificación de ciertos gastos debido al cambio en la política contable de mantenimiento en enero de 2006.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 22,5%, principalmente como resultado del impacto del incremento de las operaciones en tasas de aterrizaje y handling.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 18,2%, en línea con el incremento de 22,3% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 3,0% debido principalmente al incremento en el número promedio de aviones arrendados y ciertos arriendos que fueron incorporados a la flota durante 4Q05.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 15,7%, 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** aumentaron 14,8% debido al aumento de la operación, que derivó en aumento en los costos de venta y en los costos relacionados con el programa de viajero frecuente de la Compañía, LanPass.

A **nivel no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$24,3 millones en el cuarto trimestre, comparado con una pérdida de US\$1,0 millones en 2005. El resultado financiero aumentó 22,1% debido a un mayor saldo de caja promedio. Los costos financieros aumentaron 67,8% debido al incremento de la deuda de largo plazo promedio relacionado con el financiamiento de la flota. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una pérdida de US\$8,2 millones en comparación con la ganancia de US\$7,9 millones en 2005. En el 4Q06 se incluye una pérdida de US\$1,0 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$4,3 millones en 2005) así como también una ganancia de US\$6,1 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$3,3 millones en 2005). Este ítem también incluyó en 4Q06 una provisión de US\$8,1 millones relacionada con la salida de la flota Boeing 737-200 planeada para 2007.

Resultados Consolidados Acumulados para el año

Para el año 2006, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$241,3 millones en comparación con una utilidad neta de US\$146,6 millones en el mismo período de 2005. El margen neto aumentó 2,1 puntos porcentuales de 5,8% en 2005 a 8,0% en 2006. Excluyendo ítemes extraordinarios, la utilidad neta para el año 2006 alcanzó los US\$213,0 millones.

El **resultado operacional** en 2006 fue de US\$302,6 millones en comparación con US\$141,6 millones en 2005. El **margen operacional** para el año aumentó 4,3 puntos porcentuales a 10,0%

Los **ingresos operacionales** ascendieron a US\$3,0 mil millones, lo que representa un aumento de 21,1% en comparación con el año 2005. Esto reflejó:

- un crecimiento de 24,2% en los ingresos de pasajeros (a US\$1,8 mil millones),
- un aumento de 17,8% en los ingresos de carga (a US\$1,1 mil millones), y
- un alza de 9,3% en otros ingresos (a US\$147,6 millones).

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 60% y 35% del total de ingresos en 2006.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 11,5% en el tráfico y de 11,4% en los yields. El factor de ocupación permaneció estable en 73,8% debido a que el crecimiento del tráfico igualó el alza de 11,5% de la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 11,4%. El crecimiento del tráfico se debe a un aumento de 3,1% en el tráfico doméstico y a un crecimiento de 12,8% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). El tráfico internacional representó un 87% del total del tráfico durante el año 2006. La mejoría de los yields se debió principalmente al traspaso a tarifas de mayores costos y una mejor segmentación.

Los **ingresos de carga** crecieron debido a un aumento de 7,8% en el tráfico y de 9,3% 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 7,0% de aumento en la capacidad. Como resultado, los factores de ocupación aumentaron 0,5 puntos porcentuales a 66,8%. Producto de este aumento, los ingresos medidos en ATK crecieron 10,1%.

Otros ingresos aumentaron 9,3% debido principalmente a mayores ingresos por ventas a bordo, handling y operaciones de *courier*, así como también por mayores ingresos por arriendo de aviones y a actividades de handling a terceras partes, parcialmente mitigados por menores ingresos de mantención a terceras partes.

Los **costos operacionales** aumentaron 15,5% en 2006 comparado con el año 2005 mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 9,3%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos y otros ingresos), aumentaran 6,9%. Aislado el impacto de los altos precios de combustible que generaron costos adicionales por US\$70,9 millones, los costos por unidad aumentaron 6,2%. Las variaciones por ítem se debieron a:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron 19,2% debido principalmente a la apreciación del peso chileno con respecto al dólar estadounidense y el incremento en la dotación (principalmente relacionada con el inicio de las operaciones de LAN Argentina a mediados de 2005), así como también a una mayor provisión en el programa de incentivos para los empleados.
- Los **gastos por combustible** crecieron 18,9% debido a un alza de 10,2% en los precios y a un incremento de 7,8% en el consumo.
- Las **comisiones a agentes** crecieron 16,9%, principalmente debido al aumento de 21,7% en los ingresos combinados de pasajeros y carga. Como porcentaje de estos ingresos, las comisiones a agentes disminuyeron 0,6 puntos porcentuales a 14,0%. Esta reducción está relacionada principalmente por un menor comisión de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** se incrementó en un 52,6% principalmente debido a la incorporación de cuatro nuevos aviones Boeing 767-300 de pasajeros, un nuevo avión Boeing 767-300 carguero y ocho nuevas aeronaves Airbus A319, y debido también a la reclasificación de ciertos gastos debido al cambio en la política contable de mantenimiento en enero de 2006.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 11,7%, dado el efecto de una mayor operación en las tasas de aterrizaje y gastos de handling.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 5,5%, debido principalmente a que el incremento de 11,5% en el número de pasajeros transportados fuera mitigado por ajustes en el proceso servicio a bordo en ciertas operaciones domésticas.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 6,4% debido principalmente al incremento del número promedio de aviones arrendados comparado con 2005.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 11,3%, 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 14,0% producto del incremento en la operación, que resultó en un aumento en costos de venta y costos relacionados con el programa de viajero frecuente de la Compañía (LanPass).

A nivel **no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$15,7 millones en 2006 comparado con una ganancia de US\$31,5 millones en 2005. Los ingresos financieros disminuyeron 36,4% debido a un menor nivel de caja promedio. Los costos financieros aumentaron 55,0% producto del alza en la deuda promedio relacionada con el financiamiento de la flota. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una ganancia de US\$37,1 millones en comparación con la ganancia de US\$58,2 millones en 2005. En el 2006 se incluye (i) una ganancia extraordinaria de US\$40,3 millones debido al cambio en la política contable de mantenimiento de la Compañía, registrado en 1Q06; (ii), un cargo extraordinario pre impuestos de US\$6,4 millones por concepto de indemnización de empleados registrado en 2Q06; y (iii), una provisión de US\$8,1 millones relacionado con la salida de la flota Boeing 737-200 planificada para 2007 y registrada en 4Q06. Adicionalmente, este ítem incluye una ganancia de US\$12,9 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$51,5 millones en 2005) así

como también una ganancia de US\$5,5 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$6,0 millones en 2005).

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

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para los primeros nueve meses terminados el 31 de diciembre		
	2006	2005	Var. %	2006	2005	Var. %
INGRESOS						
Pasajeros	514,224	407,650	26.1%	1,813,373	1,460,584	24.2%
Carga	302,571	259,802	16.5%	1,072,730	910,453	17.8%
Otros	36,711	38,866	-5.5%	147,857	135,316	9.3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	853,506	706,318	20.8%	3,033,960	2,506,353	21.1%
COSTOS						
Remuneraciones	(122,880)	(102,803)	19.5%	(442,967)	(371,596)	19.2%
Combustible	(191,222)	(194,635)	-1.8%	(763,951)	(642,696)	18.9%
Comisiones	(103,501)	(90,168)	14.8%	(403,899)	(345,387)	16.9%
Depreciación y Amortización	(32,639)	(21,480)	52.0%	(122,802)	(80,456)	52.6%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(93,363)	(76,232)	22.5%	(336,821)	(301,544)	11.7%
Servicio a Pasajeros	(15,062)	(12,748)	18.2%	(56,077)	(53,176)	5.5%
Arriendo de Aviones	(39,091)	(37,935)	3.0%	(157,681)	(148,202)	6.4%
Mantenimiento	(26,940)	(31,957)	-15.7%	(117,206)	(132,198)	-11.3%
Otros Costos Operacionales	(90,825)	(79,124)	14.8%	(329,934)	(289,462)	14.0%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(715,523)	(647,082)	10.6%	(2,731,338)	(2,364,717)	15.5%
RESULTADO OPERACIONAL	137,983	59,236	132.9%	302,622	141,636	113.7%
<i>Margen Operacional</i>	<i>16.2%</i>	<i>8.4%</i>	<i>7.8 pp.</i>	<i>10.0%</i>	<i>5.7%</i>	<i>4.3 pts.</i>
INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES						
Ingresos Financieros	2,606	2,134	22.1%	7,897	12,426	-36.4%
Gastos Financieros	(18,647)	(11,114)	67.8%	(60,739)	(39,191)	55.0%
Misceláneos-Neto	(8,237)	7,938	-203.8%	37,113	58,234	-36.3%
RESULTADO NO OPERACIONAL	(24,278)	(1,042)	2229.9%	(15,729)	31,469	-150.0%
RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO	113,705	58,194	95.4%	286,893	173,105	65.7%
Interés Minoritario	(1,669)	521	-420.3%	1,244	1,754	-29.1%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	112,036	58,715	90.8%	288,137	174,859	64.8%
Impuestos	(18,391)	(8,833)	108.2%	(46,837)	(28,258)	65.7%
UTILIDAD NETA	93,645	49,882	87.7%	241,300	146,601	64.6%
<i>Margen Neto</i>	<i>11.0%</i>	<i>7.1%</i>	<i>3.9 pp.</i>	<i>8.0%</i>	<i>5.8%</i>	<i>2.1 pts.</i>
UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS	93,645	49,882	87.7%	212,956	146,601	45.3%
<i>Margen Neto</i>	<i>11.0%</i>	<i>7.1%</i>	<i>3.9 pp.</i>	<i>7.0%</i>	<i>5.8%</i>	<i>1.2 pts.</i>
Total de Acciones	318,909,090	318,909,090		318,909,090	318,909,090	
Utilidad Neta por Acción	0.29	0.16	87.7%	0.76	0.46	64.6%
Utilidad Neta por ADR	1.47	0.78	87.7%	3.78	2.30	64.6%

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales

	Para el trimestre terminado el 31 de diciembre			Para el año terminado el 31 de diciembre		
	2006	2005	Var. %	2006	2005	Var. %
Estadísticas Operacionales						
Sistema						
ATKs (millones)	1,738.9	1,513.3	14.9%	6,349.8	5,810.8	9.3%
ASKs (millones)	7,273.6	6,072.3	19.8%	26,400.0	23,687.3	11.5%
RTKs (millones)	1,212.3	1,067.9	13.5%	4,333.8	3,967.9	9.2%
RPKs (millones)	5,543.1	4,454.1	24.4%	19,495.5	17,490.8	11.5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	69.7%	70.6%	-0.9 pp.	68.3%	68.3%	0.0 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	59.3%	65.3%	-5.9 pp.	62.3%	65.0%	-2.6 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	67.4	62.5	7.8%	66.6	59.8	11.4%
Ingresos por ATK (US Centavos)	47.0	44.1	6.5%	45.5	40.8	11.4%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	40.0	40.8	-2.0%	41.5	38.8	6.9%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	98.3	87.7	12.0%	364.8	338.3	7.8%
Pasajeros						
ASKs (millones)	7,273.6	6,072.3	19.8%	26,400.0	23,687.3	11.5%
RPKs (millones)	5,543.1	4,454.1	24.4%	19,495.5	17,490.8	11.5%
RTKs (millones)	498.9	400.9	24.4%	1,754.6	1,574.2	11.5%
Pasajeros Transportados (miles)	2,550.8	2,085.1	22.3%	8,881.3	7,966.9	11.5%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	76.2%	73.4%	2.9 pp.	73.8%	73.8%	0.0 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	9.3	9.2	1.4%	9.30	8.35	11.4%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	103.1	101.7	1.4%	103.3	92.8	11.4%
Ingresos/ASK (US Centavos)	7.1	6.7	5.3%	6.9	6.2	11.4%
Carga						
ATKs (miles)	1,033.6	962.7	7.4%	3,861.3	3,607.0	7.0%
RTKs (miles)	713.4	667.0	7.0%	2,579.2	2,392.3	7.8%
Toneladas Transportadas (miles)	157.7	143.5	9.9%	564.1	529.0	6.6%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	69.0%	69.3%	-0.3 pp.	66.8%	66.3%	0.5 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	42.4	38.9	8.9%	41.6	38.1	9.3%
Ingresos/ATK (US Centavos)	29.3	27.0	8.5%	27.8	25.2	10.1%

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

	Al 31 de diciembre de 2006		
	Arrendados	Propios	Total
Pasajeros			
Boeing 737-200	10	6	16
Airbus A319-100	5	10	15
Airbus A320-200	11	4	15
Boeing 767-300	13	7	20
Airbus A340-300	4	0	4
TOTAL	43	27	70
Carga*			
Boeing 737-200C	0	1	1
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	1	9	10
TOTAL FLOTA	44	36	80

*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*

	2007	2008
<i>Pasajeros</i>		
Boeing 737-200	-	-
Airbus A318-100	5	15
Airbus A319-100	-	-
Airbus A320-200	2	2
Boeing 767-300ER	3	5**
Airbus A340-300	1	2
TOTAL	11	24

* Incluye sólo compromisos de arriendo o compra a firme

** Uno de los cuales tienen opción a ser convertido en Boeing 767-300F cargueros

LAN Airlines S.A.
Estado de Flujo de Caja Consolidado

	Para el trimestre terminado el		Para el año terminado el	
	31 de diciembre		31 de diciembre	
	2006	2005	2006	2005
Recaudación de deudores por venta	836,079	597,920	2,951,595	2,213,947
Ingresos financieros percibidos	1,674	1,783	6,358	11,679
Otros ingresos percibidos	2,905	18,144	24,936	65,139
Pago a proveedores y personal	(603,208)	(493,894)	(2,371,090)	(1,938,117)
Intereses pagados	(19,151)	(10,213)	(60,107)	(36,630)
Impuesto a la renta pagado	(4,440)	(941)	(14,581)	(1,782)
Otros gastos pagados	(4,102)	(459)	(11,592)	(1,724)
IVA y otros similares pagados	(6,387)	(8,873)	(35,265)	(35,575)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN	203,370	103,467	490,254	276,937
Colocación de acciones de pago	645	292	2,541	3,213
Obtención de préstamos	231,091	172,877	821,324	268,501
Otros desembolsos por financiamiento	(2,866)	(3,309)	(11,817)	(12,908)
Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas	-	-	-	-
Pago de dividendos	(4)	(16)	(84,910)	(43,536)
Pago de préstamos	(55,396)	(18,737)	(223,415)	(35,481)
Otros	-	-	(6)	(1,901)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	173,470	151,107	503,717	177,888
Incorporación de activos fijos	(263,588)	(242,157)	(920,429)	(592,410)
Ventas de activo fijo	33	954	7,620	1,694
Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones	2,684	35,664	28,057	77,981
Inversiones permanentes	(296)	(4,895)	(2,238)	(5,624)
Inversiones en instrumentos financieros	-	-	-	(38,978)
Otros	(18,659)	(99)	(18,659)	(3,109)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(279,826)	(210,533)	(905,649)	(560,446)
Flujo Neto Total del Período	97,014	44,041	88,322	(105,621)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	128	(185)	(97)	24
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	97,142	43,856	88,225	(105,597)
Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente	102,354	67,415	111,271	216,868
Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente	199,496	111,271	199,496	111,271

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, US\$22,8 millones al 30 de septiembre de 2006, US\$ 48,0 millones al 31 de diciembre de 2005, y US\$20,4 millones al 31 de diciembre de 2006.

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

	Al 31 de diciembre	
	2006	2005
ACTIVOS		
ACTIVOS CIRCULANTES		
Disponible	9,565	11,733
Depósitos a Plazo	148,977	34,519
Valores Negociables	60,069	112,983
Documentos y Cuentas por Cobrar	356,512	310,068
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	4,765	899
Inventarios	46,827	37,283
Impuestos por Recuperar	34,048	24,307
Gastos Pagados por Anticipado	26,786	24,278
Impuestos Diferidos	6,435	7,670
Otros activos circulantes	12,324	13,321
Total Activos Circulantes	706,308	577,061
ACTIVO FIJO (neto)		
Aviones	1,619,847	1,013,231
Otros	256,180	239,039
Total Activo Fijo	1,876,027	1,252,270
OTROS ACTIVOS		
Inversiones	3,482	2,839
Menor Valor Inversiones	43,469	44,751
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	51	10,252
Deudores a Largo Plazo	28,915	9,756
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	270,537	246,690
Total Otros Activos	346,454	314,288
Total Activos	2,928,789	2,143,619
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS CIRCULANTES		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	8,996	11,666
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto Plazo	89,883	53,104
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	55,040	45,687
Dividendos por Pagar	67,789	35,000
Cuentas por Pagar	260,947	235,988
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	301	327
Acreedores Varios	0	532
Ingresos Percibidos por Adelantado	265,307	175,580
Otros Pasivos Circulantes	128,020	124,367
Total Pasivos Circulantes	876,283	682,251
PASIVOS A LARGO PLAZO		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	1,031,082	521,974
Acreedores Varios	523	17,039
Provisiones	45,892	117,277
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	0	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	19,578	31,549
Impuestos Diferidos	126,886	95,576
Obligaciones por Leasing de Capital	176,433	161,151
Otros Pasivos a Largo Plazo	21,481	10,716
Total Pasivos a Largo Plazo	1,421,875	955,282
INTERÉS MINORITARIO	4,311	3,373
PATRIMONIO		
Capital Pagado	134,303	134,303
Reservas	2,620	2,620
Dividendos Provisorios	-115,850	-71,451
Utilidades Acumuladas	605,247	437,241
Total Patrimonio	626,320	502,713
Total Pasivos y Patrimonio	2,928,789	2,143,619