

Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional¹ ajustada de \$5.1 millones para el segundo trimestre de 2015

Bogotá, Colombia, 20 de agosto de 2015.- Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados para el 2T de 2015. La información financiera y operativa se proporciona en millones de dólares estadounidenses, excepto cuando se indique lo contrario, y de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF/IFRS). La conciliación entre la información financiera en IFRS y la que no se encuentra en estos principios contables se puede observar en la sección de tablas financieras de este reporte. Todas las comparaciones hacen referencia al segundo trimestre de 2015 (2T 2015), a no ser que se indique lo contrario. Las cifras e indicadores operacionales de Avianca Holdings S.A. ("Avianca", "La compañía", "entidad emisora" o "Emisor") corresponden a la entidad consolidada.

Hechos relevantes del segundo trimestre de 2015

- La utilidad operacional (EBIT)¹ se ubicó en \$5.1 millones, mientras que el margen operacional fue de 0.5%.
- Los ingresos operacionales ascendieron a US\$1.06 billones, cifra que representa una disminución de 7.3% frente al mismo periodo de 2014, como resultado de la caída de 11.1% en los ingresos de pasajeros. Lo anterior es consecuencia principalmente de la menor demanda generada por la depreciación de las monedas, situación que provocó una dilución en los *yields* de 18.7%. Estos resultados fueron parcialmente contrarrestados por un incremento de 9.3% en los ingresos de Carga y Otros producto de la optimización del uso de nuestra capacidad carguera, así como por el continuo crecimiento de nuestro programa de lealtad, el cual finalizó el segundo trimestre con más de seis millones de miembros.
- El costo ajustado por silla disponible por kilómetro (CASK)¹ disminuyó 11.2% a 9.80 centavos en 2T2015, comparado con 11.04 centavos en el 2T 2014. Lo anterior como resultado de la caída en los precios del combustible. Durante el mismo periodo, el costo por silla disponible por kilómetro excluyendo combustible (CASK ex-fuel)¹, disminuyó 5.0% a 7.27 centavos, gracias a los menores costos asociados a la programación de tripulaciones y compensación de pasajeros, producto de las eficiencias alcanzadas en la optimización de nuestra red de rutas y al efecto positivo de tasa de cambio para los costos denominados en pesos colombianos
- La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR)¹ para el 2T 2015, alcanzó US\$140.0 millones, mientras que el margen (EBITDAR)¹ fue de 13.2%, en comparación con 14.4% para el 2T 2014.
- La utilidad neta ajustada, excluyendo ítems especiales fue de -\$24.8 millones y como resultado el margen neto ajustado para el 2T 2015 fue de -2.3%.
- La capacidad medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro) se incrementó en 8.6% durante el 2T 2015. Lo anterior se debe principalmente a la continua expansión de la capacidad en nuestros mercados internacionales y domésticos implementada durante la segunda mitad del 2014. Durante el 2T 2015 el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajero pago kilómetro) creció un 9.4%, alcanzando un factor de ocupación consolidado de 78.7%, un incremento de 57 puntos básicos respecto al mismo periodo de 2014.
- En cumplimiento con el plan de renovación y modernización de la flota, entre abril y junio de 2015, la Compañía realizó las siguientes incorporaciones: un A319 equipado con *Sharklets*, un B787 *Dreamliner* y dos Cessna 208 turbohélice, en tanto se retiraron de la operación un A320, tres ATR-42 y un B767F. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 173 aeronaves.

Financieros

(6 meses terminados el 30 de junio)

(\$ millones)	1S-14	1S-15
Ingresos	2,243.2	2,177.0
EBITDAR	326.2	329.4
EBIT	99.8	57.8
EBITDAR ¹	326.2	345.1
EBIT ¹	99.8	73.5
Utilidad Neta	-9.7	10.65
Utilidad Neta*	45.8	(2.9)

*Excluyendo Ítems Especiales

(3 meses terminados el 30 de junio)

(\$ millones)	2T-14	2T-15
Ingresos	1,144.7	1,061.3
EBITDAR	164.3	135.7
EBIT	49.8	0.8
EBITDAR ¹	164.3	140.0
EBIT ¹	49.8	5.1
Utilidad Neta	(21.9)	(22.8)
Utilidad Neta*	21.4	(24.8)

Rentabilidad

(6 meses terminados el 30 de junio)

	1S-14	1S-15
EBITDAR %	14.5%	15.1%
EBIT %	4.4%	2.6%
EBITDAR% ¹	14.5%	15.9%
EBIT% ¹	4.4%	3.4%
Utilidad Neta%	-0.4%	0.5%
Utilidad Neta%*	2.0%	-0.1%

*Excluyendo Ítems Especiales

(3 meses terminados el 30 de junio)

	2T-14	2T-15
EBITDAR %	14.4%	12.8%
EBIT %	4.4%	0.1%
EBITDAR% ¹	14.4%	13.2%
EBIT% ¹	4.4%	0.5%
Utilidad Neta%	-1.9%	-2.1%
Utilidad Neta%*	1.9%	-2.3%

Operación

(6 meses terminados el 30 de junio)

	1S-14	1S-15
Pasajeros	12.46M	13.61M
ASKs	19.78Bn	21.33Bn
RPKs	15.49Bn	16.82Bn
LF	78.3%	78.9%
RASK	11.3	10.2
CASK	10.83	9.9

(3 meses terminados el 30 de junio)

	2T-14	2T-15
Pasajeros	6.28M	6.94M
ASKs	9.92Bn	10.78Bn
RPKs	7.76Bn	8.49Bn
LF	78.2%	78.7%
RASK	11.5	9.8
CASK	11.0	9.8

Información de contacto:

Avianca Holdings S.A.
Oficina de Relación con Inversionistas
ir@avianca.com

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

Mensaje Del Presidente Ejecutivo

Estimados Accionistas,

El Segundo trimestre de este año resultó ser desafiante en muchas formas, los altos niveles de volatilidad y una creciente incertidumbre, dominaron el panorama económico mundial y particularmente el de América Latina. De esta manera, condiciones de mercado como la devaluación y una débil demanda se aceleraron en varios de los países donde operamos, esto nos llevó a reaccionar y ajustar nuestra operación de acuerdo a la nueva situación. A la luz de esta difícil coyuntura, los resultados de este segundo trimestre reflejan la caída en *yields* aunque parcialmente contrarrestados por un menor gasto de combustible y una disminución en los costos unitarios excluyendo combustible.

Con el fin de adaptarnos rápidamente a estas condiciones, tuvimos que tomar algunas decisiones importantes para asegurar que continuáramos por la senda de crecimiento sostenible de largo plazo. Esto implicó redireccionar nuestros esfuerzos hacia el esquema de optimización de la red. Nos enfocamos en un completo rediseño de nuestra red doméstica en Colombia, logrando optimizar la operación en el Hub de Bogotá. Como resultado de estos cambios la capacidad en el mercado doméstico colombiano disminuyó en ~ 4%, lo que se tradujo en mejoras en *On Time Performance (OTP)*, las cuales esperamos incrementen la rentabilidad de nuestra red de rutas y nos permita ofrecer un mejor servicio a nuestros clientes. Asimismo, por sexto año consecutivo Avianca fue galardonada en las categorías de "Mejor aerolínea" y "Mejor Equipo de Servicio" para la región de Centroamérica y el Caribe en los más recientes premios *Skytrax World Airline*. Esto confirma nuestro compromiso y esfuerzo continuo por ofrecer un servicio de clase mundial a nuestros clientes.

Otras medidas importantes de cara al futuro incluyen el retiro de la flota operativa de las doce aeronaves Embraer, (de las cuales cuatro ya se encuentran en tierra) y el aplazamiento de las órdenes de entrega de cinco aeronaves que estaban programadas para el 2016. De esta manera, se espera que nuestra flota total para finales de 2016 decrezca en una aeronave. Con la implementación de estas medidas lograremos una reducción de 50% en el CAPEX, lo cual está en línea con nuestro plan de optimización de capacidad de la red.

A lo largo del segundo trimestre lanzamos nuevas rutas, de Lima a Cancún y de San Andres a San Jose. Adicionalmente comenzamos a operar el B787 *Dreamliner* en las rutas hacia y desde Europa. Durante esta fase inicial, el B787 operará las rutas Bogotá-Madrid, Cali-Madrid y Medellín-Madrid. Esta moderna y eficiente aeronave continuará reemplazando gradualmente a las aeronaves A330, al mismo tiempo que nos permitirá mejorar nuestro servicio y estructura de costos.

Durante el trimestre, continuamos con nuestro plan de renovación y modernización de la flota. Entre abril y junio de 2015, la Compañía realizó las siguientes incorporaciones: un A319 equipado con sharklets, un B787 *Dreamliner* y dos Cessna 208 turbohélices en tanto se retiraron de la operación un A320, tres ATR-42 y un B767F. De esta manera, Avianca Holdings y sus subsidiarias finalizaron el año con una flota operativa consolidada de 173 aeronaves.

Cumpliendo con nuestro compromiso de entregar valor a nuestros accionistas, y después de un minucioso y diligente proceso que comenzó hace ya varios años, me complace anunciar que hemos firmado un acuerdo de inversión con Advent International, por medio del cual Advent se compromete a adquirir una participación minoritaria del 30% en LifeMiles por un monto de \$349 millones al tiempo que Avianca Holdings S.A. retiene un 70% de participación accionaria en la Compañía. De cara al futuro, esperamos que los beneficios de esta transacción se traduzcan en un programa de lealtad más robusto y desarrollado que nos permita capturar oportunidades adicionales de crecimiento.

Todos los que hacemos parte de esta Compañía, la junta directiva, todo el equipo directivo y nuestros colaboradores, estamos totalmente comprometidos a trabajar para que la Compañía sortee exitosamente la actual coyuntura económica. Somos conscientes de las dificultades que enfrentamos y por lo tanto estamos haciendo una revisión de la perspectiva de margen EBIT para 2015, con lo cual el rango para el año queda en 5.5%-7.5%

Tenemos plena confianza en las significativas oportunidades de crecimiento a futuro, estamos tomando las medidas necesarias para optimizar nuestros procesos y continuar implementando las iniciativas de reducción de costos y de esta forma poder seguir generando valor sostenible y de largo plazo para nuestros accionistas.

Atentamente,



Fabio Villegas Ramirez
Presidente Ejecutivo

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo
² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios

Indicadores Financieros y Operacionales

	2T-14	2T-15	Δ Vs. 2T-14
ASK's (mm)	9,922	10,780	8.6%
RPK's (mm)	7,756	8,488	9.4%
Total Pasajeros (en millones)	6,279	6,936	10.5%
Factor Ocupación	78.2%	78.7%	+57pb
Salidas	68,320	74,082	8.4%
Horas Bloque	125.124	134,653	7.6%
Stage length (km)	1,231	1,338	20.5%
Consumo Combustible Galones (000's)	104,838	112,045	6.9%
Yield (centavos)	12.0	9.8	-18.7%
RASK (centavos)	11.5	9.8	-14.7%
PRASK (centavos)	9.4	7.7	-18.1%
CASK (centavos)	11.0	9.8	-10.9%
CASK ex. combustible (centavos)	7.7	7.3	-4.5%
CASK Ajustado (centavos)	11.1	9.8	-11.2%
CASK ex. Combustible Ajustado (centavos)	7.7	7.3	-5.0%
Tasa de cambio (promedio) COP/USD	\$ 1,914.3	\$ 2,501.8	34.3%
Tasa de cambio (cierre de periodo) COP/USD	\$ 1,881.2	\$ 2,585.1	34.0%
WTI (promedio) por barril	\$ 103.3	\$ 57.8	-50.8%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$ 17.6	\$ 16.1	-17.3%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$ 120.9	\$ 74.0	-44.3%
Precio Combustible por Galón (incluyendo hedge)	\$ 3.20	\$ 2.44	-23.9%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1,144.7	\$ 1,061.3	-7.3%
EBITDAR (\$M)	\$ 164.3	\$ 135.7	-17.4%
<i>Margen EBITDAR</i>	14.4%	12.8%	-157 pb
EBITDA (\$M)	\$ 94.9	\$ 53.0	-44.1%
<i>Margen EBITDA</i>	8.3%	5.0%	- 329 pb
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 49.8	\$ 0.8	-98.4%
<i>Margen Operacional</i>	4.4%	0.1%	- 428 pb
Utilidad Neta (\$M)	\$ (21.9)	\$ (22.8)	3.8%
<i>Margen Utilidad Neta</i>	-1.9%	-2.1%	-23 pb
EBITDAR (Ajustado) (\$M)	\$ 164.3	\$ 140.0	-14.8%
<i>Margen EBITDAR (Ajustado)</i>	14.4%	13.2%	- 117 pb
EBITDA (Ajustado) (\$M)	\$ 94.9	\$ 57.3	-39.6%
<i>Margen EBITDA (Ajustado)</i>	8.3%	5.4%	+ 289 pb
Utilidad Operacional (Ajustado) (\$M)	\$ 49.8	\$ 5.1	-89.7%
<i>Margen Operacional (Ajustado) (\$M)</i>	4.4%	0.5%	- 387 pb
Utilidad Neta Ajustada (\$M)	\$ 21.4	\$ (24.8)	-215.9%
<i>Margen Utilidad Neta (Ajustado)</i>	1.9%	-2.3%	-421 pb

1 Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios

Comentarios a los Resultados del 2T 2015

Avianca Holdings alcanzó una utilidad operacional (EBIT)¹ de US\$5.1 millones y un margen operacional (EBIT)¹ de 0.5% para el 2T 2015. Estos resultados se deben a una disminución de 11.1% en los Ingresos de Pasajeros en la medida en que los *yields* cayeron 18.7% y el tráfico de pasajeros, expresado en RPK's, se incrementó en 9.4%. Estos resultados fueron parcialmente contrarrestados por un menor costo del combustible, así como por el sólido desempeño del negocio de Carga y de nuestro programa de lealtad *LifeMiles*. En línea con lo anterior los ingresos de Carga y Otros registraron un incremento de 9.3% durante el periodo.

Los ingresos operacionales alcanzaron US\$1.06 billones durante el 2T 2015, lo que representa una disminución de 7.3% comparado con el mismo periodo de 2014. Estos resultados se deben principalmente a una caída de 11.1% en los ingresos de pasajeros, producto de una menor demanda y de la depreciación de la moneda lo que a su vez diluyó los *yields* en 18.7%. Carga y Otros Ingresos alcanzó \$232.0 millones durante el 2T 2015, lo que representa un 22% de los ingresos totales de la Compañía. Lo anterior es el resultado del crecimiento continuo de nuestro programa de lealtad así como a la optimización de la capacidad disponible en nuestra flota A330F. De esta forma, los RTK's se incrementaron en 9.1% y el factor de ocupación de Carga finalizó el trimestre en 60.2%.

A lo largo del trimestre la Compañía continuó ofreciendo un servicio seguro y de clase mundial a sus clientes, al tiempo que ajustaba y optimizaba la red de rutas tanto a nivel internacional como doméstico. Esto ajustes incluyen: un incremento de asientos en nuestra ruta Bogotá-Santo Domingo, la apertura de la ruta Lima-Cancún así como la optimización de la red en el mercado doméstico colombiano, que contempló una reducción en capacidad de ~4% y una mejora en los tiempos de conexión. Consecuentemente, la capacidad de pasajeros, expresada en ASK's, se incrementó en 8.6% con respecto al mismo periodo del año pasado.

Durante el 2T, 2015, la Compañía inició la operación del B787 Dreamliner en las rutas hacia y desde Europa. Durante esta fase inicial, el B787 operará las rutas Bogotá-Madrid, Cali-Madrid y Medellín-Madrid. Esta moderna y eficiente aeronave, reemplazará gradualmente a las aeronaves A330, actualmente en uso.

Los costos operacionales¹ para el 2T 2015 disminuyeron 3.5% alcanzando \$1.05 billones. Lo anterior, es el resultado de una caída de 18.7% en los costos de combustible, en la medida en que el precio efectivo del *jet fuel* disminuyó 23.8%, pasando de un promedio de \$3.20 a \$2.44 por galón, contrarrestado por el incremento en Horas Bloque. Por otra parte, las acciones que se tomaron para optimizar y racionalizar la red de rutas, impactaron positivamente nuestro indicador *On Time Performance* (OTP), reduciendo los gastos de Operaciones de Vuelo y Servicio de Pasajeros (25.9% y 8.2% respectivamente), al lograr incorporar eficiencias en planeación de tripulaciones y compensación de pasajeros. Adicionalmente, la depreciación de las monedas tuvieron un efecto positivo principalmente sobre nuestros costos denominados en pesos colombianos como es el caso de salarios y compensaciones.

Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por un incremento en los costos de Mantenimiento y Reparaciones, que ascendieron a \$69.2 millones durante el trimestre, relacionado con el mayor tamaño de nuestra flota, en la medida en que continuamos con nuestro plan de renovación y modernización. Renta de Aeronaves presentó un incremento de \$ 13,2 millones debido al mayor tamaño de la flota, la cual pasó de 157 aviones en el 2T 2014 a 173 aviones a cierre de 2T 2015. Operaciones Terrestres se incrementó 17,4% en comparación con el mismo periodo de 2014, debido principalmente a un aumento de 8,4 % en los ciclos, en la medida en que la Compañía incrementó frecuencias y añadió nuevas rutas.

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible implementada por la Compañía, al 30 de junio de 2015 se tenían cubiertos 137.6 millones de galones a un precio promedio de \$2.07/galón. Este volumen representa aproximadamente el 27.6% del consumo total estimado de combustible para los próximos doce meses. Al 30 de junio de 2015, el 100% de las coberturas se realizó a través de derivados de *jet fuel*. Durante esta segunda mitad del año se va a seguir cerrando la brecha entre el precio spot y

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios

el precio strike al que estas coberturas fueron cerradas el año pasado, esto tendrá un efecto de reducción de gastos de cobertura y nos permitirá incorporar los beneficios adicionales de los menores costos del combustible. Es importante mencionar que la estrategia de cobertura, desde una perspectiva de riesgo de caja, continúa favoreciendo el uso de opciones sobre swaps en la medida en que la volatilidad del precio del petróleo se mantiene elevada.

En cumplimiento con el plan de renovación y modernización de la flota, entre abril y junio de 2015, la Compañía realizó las siguientes incorporaciones: un A319 equipado con sharklets, un B787 *Dreamliner* y dos Cessna 208 turbohélices en tanto se retiraron de la operación un A320, tres ATR-42 y un B767F. De esta manera, Avianca Holdings y sus subsidiarias finalizaron el año con una flota operativa consolidada de 173 aeronaves.

La compañía registró gastos no operacionales por \$25.5 millones durante el segundo trimestre de 2015, comparado con un gasto de \$70.4 millones en el mismo periodo de 2014. Los gastos no operacionales incluyen gastos de intereses derivados de deuda incremental de flota, deuda corporativa y ganancias o pérdidas por exposición cambiaria. Adicionalmente, la compañía registró una utilidad por diferencia en cambio de US\$4.4 millones comparado con un gasto de US\$14.8 millones durante el 2T 2014. Este efecto se debe principalmente a una utilidad por diferencia en cambio. La diferencia en cambio consiste principalmente en la pérdida o ganancia neta de los activos y obligaciones monetarias denominadas en pesos colombianos COP, al igual que los activos monetarios denominados en bolívares, sujetos a la revaluación o devaluación de éstos contra el dólar americano.

La posición de caja y equivalentes de efectivo así como las inversiones disponibles para la venta registraron \$723.3 millones a finales del 2T 2015. Incluyendo los depósitos bancarios a corto plazo, la caja y equivalentes de efectivo ajustados e inversiones disponibles para la venta (otros activos corrientes) alcanzaron \$758.7 millones, lo que equivale a un 16.4% de los ingresos de los últimos 12 meses y un 12.4% superior al registrado a Diciembre 31 de 2014. De esta caja, hemos logrado reducir nuestra exposición en bolívares a \$262.9 millones en depósitos bancarios al 30 de junio de de 2015.

Al 30 de junio de 2015, la compañía registro un múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR²) de 6.1 veces, superior al múltiplo de 5.9 veces registrado al 31 de Diciembre de 2014. Lo anterior es el resultado de una menor rentabilidad acumulada (EBITDAR) durante los últimos doce meses lo cual refleja el difícil entorno macroeconómico por el que atraviesa la región. Sin embargo, si asumiéramos un incremento en la caja de \$349 millones para el 2T 2015, producto de la transacción de LifeMiles, nuestro múltiplo de endeudamiento seria de 5.7 veces. Hacia adelante, la Compañía sigue trabajando en lograr mayores niveles de desapalancamiento. La deuda de largo plazo de la Compañía llego a \$ 2.9 billones mientras que los pasivos totales finalizaron el trimestre en \$ 5.0 billones.

Perspectiva 2015

Continuaremos ejecutando iniciativas de ahorro de costos así como proyectos generadores de ingresos que se espera generen resultados durante los siguientes dos años. Sin embargo, a la luz de la situación macroeconómica actual y de la depreciación de la moneda, la Compañía ha decidido reducir su perspectiva de Margen EBIT para el 2015 como sigue a continuación.

Perspectivas	FY 2015	FY 2015 - Revisado
Total Pasajeros (incremento con respecto a 2014)	6.0% - 8.0%	6.0% - 8.0%
Capacidad (ASK'S) (incremento con respecto a 2014)	5.0% - 7.0%	5.0% - 7.0%
Factor de Ocupación	78.0% - 80.0%	78.0% - 80.0%
Margen EBIT	8.0%-10%	5.5%-7.5%

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios

Análisis por ASKs (en US\$ centavos)

	2T2014	2T2015	Var %
Ingreso Operacional			
Pasajeros	9.40	7.69	-18.1%
Carga y otros ¹	2.14	2.15	0.6%
Ingreso Operacional Total¹	11.54	9.85	-14.7%
Gastos Operacionales			
Operaciones de Vuelo	0.20	0.14	-31.8%
Combustible	3.38	2.53	-25.2%
Operaciones de tierra	0.88	0.95	8.1%
Renta de aviones	0.70	0.77	9.6%
Servicios a Pasajeros	0.39	0.33	-15.5%
Mantenimiento y reparaciones	0.57	0.68	19.7%
Tráfico Aéreo	0.45	0.48	5.9%
Mercadeo y ventas ¹	1.59	1.49	-6.3%
Generales, administrativos y otros	0.59	0.37	-37.6%
Salarios, sueldos y beneficios	1.83	1.62	-11.4%
Depreciación y amortización	0.45	0.48	6.6%
Gastos Operacionales Total	11.04	9.84	-10.9%
Utilidad Neta	0.50	0.01	-98.5%
CASK Total	11.04	9.84	-10.9%
CASK ex. Fuel	7.65	9.83	-4.5%
CASK Total ajustado	11.05	9.80	-11.2%
CASK ex. Fuel ajustado	7.67	7.27	-5.0%
Yield	12.02	9.77	-18.7%

Reconciliación de Métricas Financieras No IFRS

En US\$ millones

	2T2014	2T2015	Var %
Utilidad Neta Reportada	(21.9)	(22.8)	(3.8%)
Items Especiales (Ajustes):			
(+) Daño por objetos externos (FOD)		4.3	
(-) Instrumentos Derivados	1.20	(1.9)	
(-) Utilidad (Pérdida) por Diferencia en Cambio	(44.5)	4.3	
Utilidad Neta Ajustada	21.4	(24.8)	-215.8%

En US centavos

	2T2014	2T2015	Var %
CASK Total Reportado	11.04	9.84	-10.9%
Combustible	3.38	2.53	
CASK Total Reportado excluyendo combustible	7.65	7.31	-4.5%
(+) Daño por objeto externo (FOD)	-	(0.04)	
CASK Total excluyendo Combustible Fuel e Items Especiales	7.65	7.27	-5.0%

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios

Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2014 y 2015 (No auditados en USD)

	2015	2014
Pasajeros	\$ 1,728,428	\$ 1,849,621
Carga y otros	448,581	393,614
Total Ingresos Operacionales	2,177,009	2,243,235
Gastos operacionales:		
Operaciones de vuelo	33,090	38,553
Combustible de aeronaves	538,008	672,222
Operaciones terrestres	205,347	175,076
Arrendamiento de aeronaves	162,311	140,181
Servicios a pasajeros	72,037	73,718
Mantenimiento y reparaciones	153,270	113,949
Tráfico aéreo	100,819	86,496
Mercadeo y ventas	315,029	304,184
Generales, administrativos y otros	85,791	110,666
Salarios, sueldos y beneficios	344,217	342,220
Depreciación y amortización	109,273	86,149
Total gastos operacionales	2,119,192	2,143,414
Utilidad de operación	57,817	99,821
Gastos por intereses	(78,284)	(56,050)
Ingresos por intereses	10,484	6,385
Instrumentos derivados	1,562	3,875
Diferencial cambiario	27,743	(59,354)
Utilidad antes de impuesto de renta	19,322	-5,323
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	(12,859)	(9,261)
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	4,195	4,919
Total gasto por impuesto sobre la renta	(8,664)	(4,342)
Utilidad neta del periodo	10,658	-9,665

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) – Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios

Estados Consolidados Condensados Interinos de Posición Financiera (en miles de USD)

	Al 30 junio de 2015	Al 31 diciembre de 2014
Activo	No auditados	Auditados
Activos corrientes:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 722,321	\$ 640,891
Efectivo restringido	861	1,987
Inversiones disponibles para la venta	—	1,218
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	302,024	355,168
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	39,540	27,386
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	71,172	65,614
Gastos pagados por anticipado	76,107	56,065
Activos mantenidos para la venta	227	1,369
Depósitos y otros activos	160,433	174,128
Total activos corrientes	1,372,685	1,323,826
Activos no corrientes:		
Inversiones disponibles para la venta	1,011	237
Depósitos y otros activos	203,102	218,010
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	63,590	42,407
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	11,247	11,247
Activos intangibles	415,418	416,070
Impuesto diferido activo	24,493	35,664
Propiedades y equipo, neto	4,241,141	4,128,051
Total activos no corrientes	4,960,002	4,851,686
Total activos	6,332,687	6,175,512

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios

	Al 30 de junio de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
Pasivos y patrimonio		
Pasivos corrientes:		
Porción corriente de deuda a largo plazo	\$ 416,027	458,679
Cuentas por pagar	505,893	547,494
Cuentas por pagar con partes relacionadas	17,021	13,797
Gastos acumulados	145,616	138,262
Provisión para litigios	14,377	14,157
Provisión para condiciones de retorno	59,780	61,425
Beneficios de empleados	44,802	49,193
Ingresos diferidos por transporte no devengado	493,531	461,118
Otros pasivos	57,045	127,496
Total pasivos corrientes	1,754,092	1,871,621
Pasivos no corrientes:		
Deuda a largo plazo	2,905,201	2,711,898
Cuentas por pagar	21,446	21,167
Provisión para condiciones de retorno	82,832	70,459
Beneficios de empleados	149,459	173,460
Pasivo por impuesto diferido	14,386	15,760
Ingresos diferidos por transporte no devengado	88,772	85,934
Otros pasivos no corrientes	13,468	8,466
Total pasivos no corrientes	3,275,564	3,087,144
Total pasivos	5,029,656	4,958,765
Patrimonio:		
Acciones comunes	82,600	82,600
Acciones preferentes	42,023	42,023
Capital adicional pagado en acciones comunes	234,567	234,567
Capital adicional pagado en acciones preferentes	469,273	469,273
Utilidades retenidas	440,694	473,254
Revaluación y otras reservas	24,550	24,550
Total de patrimonio atribuible a la Compañía	1,293,707	1,208,684
Participación no controladora	9,324	8,063
Total patrimonio	1,303,031	1,216,747
Total pasivos y patrimonio	6,332,687	6,175,512

1 Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios

Glosario de Términos para Desempeño Operacional

Este reporte contiene términos relacionados al desempeño operacional que son comúnmente utilizados en la industria de las aerolíneas, y son definidos a continuación:

A

ASK: “*Sillas disponibles por kilómetro*” Representa la capacidad de asientos de la aeronave multiplicado por el número de kilómetros volados

ATK : “*Toneladas disponibles por kilómetro*” o ATKs, representa la capacidad de carga en toneladas multiplicado por el número de kilómetros la carga se vuela

C

CASK: “*Costo por silla kilometro disponible*” hace referencia a los gastos operacionales totales divididos por las sillas disponibles por kilómetros (ASKs).

CASK ex-fuel: Representa los gastos operacionales totales excluyendo el gasto de combustible, divididos por las sillas disponibles por kilómetro (ASKs).

F

Factor de Ocupación: Representa el porcentaje de capacidad de sillas que es utilizado en las aeronaves y se calcula dividiendo los pasajeros pago kilometro (RPKs) por las sillas kilometro disponible.

H

Horas Bloque: Es el tiempo transcurrido desde la salida de una aeronave de la puerta del aeropuerto y su llegada a la puerta del aeropuerto.

R

RASK: “*Ingreso operacional por sillas kilómetros disponibles*”, representa el ingreso operacional dividido por las sillas kilómetros disponibles.

Revenue Passenger: Representa el total de pasajeros pago, sin incluir a los pasajeros que redimen millas de viajero frecuente desde LifeMiles (anteriormente conocido como Avianca Plus o Distancia) u otros premios de viaje, volados en todos los segmentos de vuelo (con cada segmento de conexión considerado segmento de vuelo separado).

RPK: “*Pasajero pago Kilometro*”, representa el número de kilómetros volados de los pasajeros pagos.

RTK: “*Pago toneladas por kilómetro*” representa el tonelaje total de carga levantada multiplicada por el número de kilómetros volados de la carga.

T

Technical Dispatch Reliability: “*Confiability técnica de despacho*” representa el porcentaje de vuelos que por itinerario se retrasaron más de quince minutos o se cancelaron por motivos técnicos.

U

Utilizacion de Aeronave: Representa el número promedio de horas bloque operado cada día por cada aeronave para una flota de aeronaves

Y

Yield: “*Rendimiento*” representa la cantidad promedio que un pasajero paga por cada kilómetro volado, o pasajeros pago dividido por pasajeros pago kilometro (RPKs).

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo
² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) – Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios



CALL DAY: AUGUST 21, 2015

ESPAÑOL
8:00am a 9:00am
(Hora Colombia)

HAGA CLICK AQUÍ PARA ENTRAR

ENGLISH
10:00am to 11:00am
(New York Time)

CLICK HERE TO ENTER

aviancaholdings.com

LifeMiles

La Compañía reportó las cifras correspondientes al 2T 2015 a la Superintendencia Financiera de Colombia y a la SEC el 20 de Agosto posterior al cierre del mercado

Para mayor información por favor contactar a la Oficina de Relación con Inversionistas en: ir@avianca.com

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen items especiales: USD4.3M en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo

² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo + depósitos bancarios