

## Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional<sup>1</sup> consolidada de US\$118.4 MM para el 4T 2014

Bogotá, Colombia, 27 de febrero de 2015.- Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados para el 4T de 2014. 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 cuarto trimestre de 2013 (4T 2013), 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 cuarto trimestre de 2014

- Avianca Holdings registró una utilidad neta ajustada de US\$47.4 millones, excluyendo ítems especiales. El margen neto ajustado fue de 3.8%. En 2014 la Compañía registró una utilidad neta ajustada de US\$129.1 millones excluyendo ítems especiales, mientras que el margen neto ajustado fue de 2.7%.
- Los ingresos operacionales durante el cuarto trimestre de 2014 ascendieron a US\$1.24 billones, cifra que representa un crecimiento de 3.1% frente a los ingresos registrados en el mismo periodo de 2013. Lo anterior es el resultado del incremento en 46% de los ingresos de carga y otros, producto de la optimización del uso de nuestra capacidad de carga, así como por el continuo crecimiento de nuestro programa de lealtad, el cual finalizó el año con más de 5.9 millones de miembros. Por otra parte, los ingresos de pasajeros se redujeron en 4.3% como consecuencia de la estrategia de redistribución de capacidad implementada a principios de 2014. Los ingresos operacionales totales para el año 2014 se ubicaron en US\$ 4.7 billones, un 2.0% superior a los registrados en el 2013.
- El costo ajustado por silla disponible por kilómetro (CASK)<sup>1</sup> disminuyó 4.2% a 10.6 centavos durante el 4T 2014, comparado con 11.1 centavos en el 4T 2013. Durante el mismo periodo, el costo ajustado por silla disponible por kilómetro excluyendo combustible (CASK ex-fuel)<sup>1</sup> se ubicó en 7.6 centavos, asociado principalmente al incremento de 18.1% en los ciclos de la operación. Para los doce meses del año, el costo por silla disponible por kilómetro (CASK)<sup>1</sup> se ubicó en 10.7 centavos, lo que representa una caída de 1.5% cuando se compara con el mismo periodo de 2013. Lo anterior es resultado de la estrategia de reducción de costos implementada por la compañía a lo largo de 2014, así como a la caída de los precios del combustible registrada en el último trimestre del año.
- La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR)<sup>1</sup> para el 4T 2014, alcanzó un valor de US\$ 258.1 millones, mientras que el margen (EBITDAR)<sup>1</sup> fue de 20.8%, registrando un crecimiento de 39 puntos básicos comparado con el margen obtenido en el mismo periodo del 2013. Durante el 2014, la utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR)<sup>1</sup> fue de US\$ 786.7 millones, alcanzando un margen (EBITDAR)<sup>1</sup> de 16.7%.
- La utilidad operacional (EBIT)<sup>1</sup> se ubicó en US\$118.4 millones, mientras que el margen operacional para el 4T 2014 fue de 9.54%, en línea con el margen registrado en el 4T 2013. Para el 2014, la utilidad operacional (EBIT)<sup>1</sup> fue de US\$293.0 millones, alcanzando un margen operacional de 6.2%.

### Financieros

(12 meses terminados el 31 de diciembre)

	2013	2014
Ingresos	4.6 Bn	4.7 Bn
EBITDAR	828.2	783.7
EBIT	384.9	284.6
Utilidad Neta	248.8	120.5
Utilidad Neta*	236.7	129.1

\*Excluyendo Ítems Especiales

	4T-13	4T-14
Ingresos	1.20 Bn	1.24 Bn
EBITDAR	245.8	255.1
EBIT	114.7	114.5
Utilidad Neta	65.4	97.0
Utilidad Neta*	68.4	47.4

\* Excluyendo Ítems Especiales

### Rentabilidad

(12 meses terminados el 31 de diciembre)

	2013	2014
EBITDAR %	18.0%	16.7%
EBIT %	8.4%	6.1%
Utilidad Neta %	5.4%	2.6%
Utilidad Neta%*	5.1%	2.7%

\*Excluyendo Ítems Especiales

	4T-13	4T-14
EBITDAR %	20.4%	20.5%
EBIT %	9.5%	9.2%
Utilidad Neta %	5.4%	7.8%
Utilidad Neta%*	5.7%	3.8%

\* Excluyendo Ítems Especiales

### Operación

(12 meses terminados el 31 de diciembre)

	2013	2014
Pasajeros	24.6M	26.23M
ASKs	38.8Bn	41.1Bn
RPKs	31.2Bn	32.6Bn
LF	80.5%	79.4%
RASK	11.9	11.5
CASK	10.9	10.8

	4T-13	4T-14
Pasajeros	6.33M	6.91M
ASKs	9.84Bn	10.59Bn
RPKs	7.94Bn	8.42Bn
LF	80.7%	79.6%
RASK	12.2	11.7
CASK	11.1	10.6

### Información de contacto:

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

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

- La capacidad medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro) se incrementó en 7.6% durante el 4T 2014. Lo anterior se explica principalmente por la continua expansión de la capacidad en nuestros mercados domésticos, la entrada en operación de la ruta Bogotá-Londres, así como por las tres frecuencias adicionales en la ruta Bogotá-Barcelona. Asimismo, durante el 4T 2014 el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajero pago kilómetro) creció un 6.1%, alcanzando un factor de ocupación consolidado de 79.6%. Durante 2014 la capacidad medida en ASKs creció 5.9%, mientras que el tráfico de pasajeros medido en RPK's se incrementó en 4.5% finalizando el año con un factor de ocupación consolidado de 79.4%.
- En cumplimiento con el plan de renovación y modernización de la flota, entre octubre y diciembre de 2014, la Compañía realizó las siguientes incorporaciones: 1 A321, 1 A319 (ambas equipadas con *sharklets*), 3 ATR72, 1 A330, 1 A330F y 4 B787 *Dreamliners*, en tanto se retiraron de la operación 2 Fokker 50. De esta manera, Avianca Holdings y sus subsidiarias finalizaron el año con una flota operativa consolidada de 181 aeronaves.

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 *Dreamliners* así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

## Mensaje del Presidente Ejecutivo

Me complace compartir con ustedes los resultados obtenidos durante el 2014. El año estuvo lleno de logros y retos que la Compañía alcanzo y logró superar. A lo largo del 2014 implementamos diferentes iniciativas que nos permitieron posicionar mejor a la Compañía en el entorno competitivo y estar preparados para enfrentar el 2015. Expandimos nuestra red de rutas al mismo tiempo que firmamos nuevos acuerdos comerciales, ofreciendo una mejor y mayor conectividad a nuestros viajeros.

De esta manera, La Compañía firmó un acuerdo de código compartido con Turkish Airlines, ampliando el alcance de Avianca en Asia y Oriente Medio. Logramos además que nuestra red en Ecuador formara parte de la familia Star Alliance, la red de aerolíneas más grande del mundo, ofreciendo a nuestros clientes mejores servicios y beneficios. Adicionalmente, lanzamos nuevas rutas internacionales entre Bogotá y Londres y Pereira-Cartagena-Nueva York, al tiempo que aumentamos las frecuencias a destinos en Suramérica, el Caribe y Centroamérica. En el ámbito doméstico, abrimos rutas de Lima a Iquitos y de Bogotá a Villavicencio. Como resultado de lo anterior, en 2014 nuestra capacidad, medida en términos de ASKs (sillas disponibles por kilómetro), creció 5.9% comparado con el 2013, mientras que el tráfico, medido en RPKs (pasajeros pago por kilómetro), aumentó en 4.5% durante el mismo periodo. Así, nuestro factor de ocupación cerró el año en 79.4%, sobrepasando el límite superior de nuestro estimado para 2014.

Durante el año logramos afrontar los retos asociados a nuestra operación en Venezuela. Rápidamente adoptamos una posición defensiva que nos permitió reacomodar nuestra red de rutas, logrando así alcanzar los niveles de rentabilidad obtenidos a finales de 2013. De esta manera logramos reducir exitosamente nuestra exposición a un mercado complejo al mismo tiempo que logramos fortalecer nuestra presencia en otros mercados.

Como resultado de esta estrategia, incrementamos las frecuencias en las rutas desde nuestro Hub de Bogotá hacia: Santiago, San Juan, Ciudad de Guatemala, La Habana, Cancún y Barcelona; Adicionalmente ampliamos frecuencias en las rutas desde Lima hacia Cali y Bogotá; desde Ciudad de Guatemala a San José y finalmente desde San José a Ciudad de Panamá.

Durante el año, continuamos implementando nuestro plan de renovación de flota con la incorporación de 32 aeronaves nuevas, de las cuales 16 son incrementales. De esta manera la Compañía incorporó catorce aeronaves de la familia A320, diez ATR 72-600 para vuelos regionales, dos A330, dos cargueros A330F, y cuatro B787-8 *Dreamliners* para los vuelos de largo alcance. Así mismo, y en línea con el plan de renovación retiramos de operación diez Fokker 50 así como la flota regional ATR42. Finalmente, y de acuerdo a nuestro plan de negocios realizamos el retiro de las dos primeras aeronaves de la flota A330.

Con el objetivo de mejorar el servicio a nuestros clientes y optimizar la capacidad utilizada, trasladamos la operación de las rutas domésticas de alta densidad (Barranquilla, Cali, Cartagena, Medellín, Pereira) a la nueva terminal, T1, del Aeropuerto El Dorado. Adicionalmente, construimos nuevas salas VIP en destinos internacionales clave como San Salvador y Santiago, al igual que en destinos en Colombia tales como Rionegro, Bucaramanga y Cúcuta para brindar un mejor servicio a nuestros viajeros corporativos así como a los miembros elite de nuestro programa de lealtad LifeMiles.

Por otra parte, la unidad de carga registró un sólido crecimiento en 2014, incrementando sus ingresos en 11.6% con respecto al 2013. El tráfico, expresado en RTKs, creció 25.5% mientras que la capacidad, expresada en ATKs creció 16.7%. Como resultado de lo anterior, el factor de ocupación para el 2014 se incrementó en 400 puntos básicos frente al mismo periodo del 2013. Al igual que con el tráfico de pasajeros, en el área de carga nos enfocamos en expandir nuestra rutas y fortalecer nuestras alianzas comerciales. De esta manera, adquirimos una participación en Aerounión en México y firmamos un acuerdo comercial con Etihad creando una operación de carga más robusta con mayor conectividad desde Los Ángeles vía México, al mismo tiempo que ampliamos las conexiones a Europa a través de Milán y Ámsterdam hacia Bogotá.

En lo concerniente a nuestro programa de lealtad, LifeMiles, durante el año firmamos diversos acuerdos comerciales con restaurantes y comercios locales con el fin de brindarle a nuestros miembros mayores opciones para acumular y redimir millas. Cabe mencionar que cerramos el año con más de 5.9 millones de miembros, lo cual representa un crecimiento de 9.6% con respecto a 2013.

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

Finalmente, durante 2014, la Compañía retornó a la senda de la rentabilidad que nos habíamos propuesto desde el inicio de la integración. De tal manera, logramos registrar ingresos operacionales por más de US\$4.7 billones al mismo tiempo que incrementamos la rentabilidad trimestre a trimestre. Como resultado, nuestro margen operativo ajustado (EBIT) para el cuarto trimestre fue de 9.5%, cerrando el año en 6.2%.

2015 estamos seguros que Avianca está posicionada para seguir creciendo de forma sostenible y rentable en el largo plazo. Hemos tomado las medidas necesarias para fortalecer a la Compañía con miras al futuro. Entendemos los retos y las oportunidades que se avecinan, tales como la caída en el precio de petróleo y la depreciación de las monedas de la región. Sin embargo, estamos convencidos que hoy la Compañía está mejor posicionada para lograr capturar las oportunidades de crecimiento que se presenten. Por lo tanto, hemos revisado al alza nuestra expectativa de margen operacional (EBIT) para 2015, incrementándola en 200 puntos básicos, pasando de un rango inicial de 6%-8% a un rango revisado entre 8%-10%. Esperamos seguir brindando el mejor servicio a nuestros clientes al mismo tiempo que continuamos fortaleciendo nuestro posicionamiento estratégico en mercados clave, generando mayor valor a nuestros inversionistas.

Atentamente,



Fabio Villegas Ramirez  
Presidente Ejecutivo

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

Indicadores Financieros y Factor de Desempeño 2014	4Q-13	4Q-14	
ASK's (mm)	9,837	10,586	7.6%
RPK's (mm)	7,938	8,422	6.1%
Total Pasajeros (en millones)	6,327	6,909	9.2%
Factor Ocupación	80.7%	79.6%	-1.4%
Salidas	62,711	74,044	18.1
Horas Bloque	121,437	135,808	11.8%
Stage length (km)	1,272	1,202	-5.5%
Consumo Combustible Galones (000's)	104,166	111,267	6.8%
Yield (centavos)	13.0	11.7	-9.8%
RASK (centavos)	12.2	11.7	-4.2%
PRASK (centavos)	10.5	9.3	-11.1%
CASK (centavos)	11.1	10.6	-3.9%
CASK ex. combustible (centavos)	7.7	7.7	0.0%
CASK Ajustado(centavos) <sup>1</sup>	11.1	10.6	-4.2%
CASK ex. Combustible ajustado(centavos) <sup>1</sup>	7.7	7.6	-0.50%
Tasa de cambio (promedio) COP/USD	\$1,913.2	\$2,185.7	14.2%
Tasa de cambio (cierre de periodo) COP/USD	\$1,925.8	\$2,392.5	24.2%
WTI (promedio) por barril	\$97.3	\$73.2	-24.8%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$24.0	\$18.7	-22.4%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$121.4	\$91.8	-24.4%
Precio Combustible por Galón (incluyendo hedge)	\$3.23	\$2.84	-12.0%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1,204.4	\$ 1,241.3	3.1%
EBITDAR (\$M)	\$ 245.8	\$ 255.1	3.8%
<i>EBITDAR Margin</i>	20.4%	20.5%	+15 pb
EBITDA (\$M)	\$ 176.0	\$ 172.1	-2.2%
<i>EBITDA Margin</i>	14.6%	13.9%	-75 pb
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 114.7	\$ 114.5	-0.2%
<i>Margen Operacional</i>	9.5%	9.2%	-30 pb
Utilidad Neta (\$M)	\$ 65.4	\$ 97.0	+48.2%
<i>Margen Utilidad Neta</i>	5.4%	7.8%	+238pb
EBITDAR (Ajustado) (\$M)	\$ 245.8	\$ 258.1	+5.0%
<i>EBITDAR Margin (Adjusted)</i>	20.4%	20.8%	+39 pb
EBITDA (Ajustado) (\$M)	\$ 176.0	\$ 176.0	0.0%
<i>EBITDA Margin (Adjusted)</i>	14.6%	14.2%	-44 pb
Utilidad Operacional (\$M) (Ajustado)	\$ 114.7	\$ 118.4	+3.2%
<i>Margen Operacional (Ajustado)</i>	9.52%	9.54%	+ 2 pb
Utilidad Neta Ajustada (\$M)	\$ 68.4	\$ 47.4	-30.7%
<i>Margen Utilidad Neta (Ajustado)</i>	5.7%	3.8%	-186 pb

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

## Comentarios a los Resultados del 4T 2014

Avianca Holdings alcanzó una utilidad operacional (EBIT)<sup>1</sup> de US\$118.4 millones y un margen (EBIT)<sup>1</sup> de 9.54% para el 4T 2014. Estos resultados son producto de la eficiente redistribución de capacidad (ASKs), así como de la fuerte demanda observada en el mercado doméstico de Colombia y en las rutas internacionales a Europa y Suramérica. Como resultado de lo anterior la Compañía vio un incremento de 9.2% en el tráfico de pasajeros, compensando la caída de 9.8% en los yields derivada de la estrategia de redistribución de capacidad. Por otra parte, el negocio de carga registró un desempeño positivo al optimizar el uso de la capacidad, disponible de la renovada flota de cargueros A330F. En consecuencia, los ingresos de Carga y otros<sup>1</sup> se incrementaron 46% con respecto al mismo trimestre del 2013.

Los ingresos operacionales alcanzaron US\$1.24 billones durante el 4T 2014, lo que representa un incremento de 3.1% comparado con el mismo periodo de 2013. Estos resultados se deben principalmente a la optimización en el uso de nuestra capacidad de carga, así como al continuo crecimiento de nuestro programa de lealtad. Lo anterior compensó la disminución de 4.3% en los ingresos de pasajeros resultado de la estrategia de redistribución de capacidad implementada a principios de 2014. Los ingresos de Carga y Otros alcanzaron US\$256.8 millones, representando 20.7%, de los ingresos totales de la Compañía debido al crecimiento de 21% en RTKs. Como resultado, el factor de ocupación de carga para el 4T 2014 se incrementó 600 puntos básicos, alcanzando un máximo histórico de 70%. Los ingresos operacionales durante 2014 fueron de US\$4.7 billones, lo cual representa un aumento de 2.0% respecto al mismo periodo de 2013.

Durante el 4T 2014 se añadieron 12 frecuencias semanales desde el Hub de Bogotá hacia rutas internacionales como La Habana, San Juan y Ciudad de Guatemala y una frecuencia adicional a Caracas (ventas de tiquetes únicamente en dólares) lo cual deja a la compañía con 2 frecuencias diarias desde Bogotá. Adicionalmente, la Compañía empezó a operar un vuelo diario en la ruta Bogotá-Barcelona. Consecuentemente la capacidad de pasajeros, expresada en ASKs, creció 7.6% con respecto al mismo periodo de 2013. Para los doce meses terminados el 31 de Diciembre de 2014 la capacidad (ASKs) se incrementó 5.9%.

Los costos operacionales<sup>1</sup> para el 4T 2014 se incrementaron en 3.0% alcanzando US\$ 1.12 billones. Los mismos se vieron afectados en el trimestre por un incremento en el gasto de mantenimiento y reparaciones los cuales alcanzaron US\$74.6 millones debido al mayor tamaño de la flota y a gastos extraordinarios asociados a las condiciones de retorno a medida que continuamos con nuestro plan de renovación de flota.

Adicionalmente, el costo de arrendamiento de aeronaves subió US\$12.4 millones, asociado al aumento en el tamaño de la flota operativa que pasó de 154 aeronaves en 4T 2013 a 181 aeronaves en 4T 2014. Adicionalmente, los gastos de operación en tierra aumentaron 18.6% comparado con el mismo periodo de 2013, debido a un incremento de 18.1% en los ciclos de operación asociados a las frecuencias incrementales y las nuevas rutas. Lo anterior fue parcialmente compensado por una disminución en los costos asociados a las primas de seguros que están contabilizadas bajo el rubro de operaciones de vuelo, así como una disminución de 5.9% en los costos de combustible relacionados con la reciente caída en los precios del mismo.

Durante 2014, los costos operacionales<sup>1</sup> crecieron 4.4% a US\$4.4 billones, y esto se debió principalmente a: un incremento en los ya mencionados gastos por mantenimiento y reparaciones los cuales alcanzaron US\$265.9 para 2014; a un incremento de US\$25.7 millones en depreciación y amortización asociados a los cambios en la vida útil de las aeronaves de la familia A320, disminuyendo de 30 a 25 años. De esta manera, el aumento en los costos operacionales<sup>1</sup> durante el año fue el resultado de un incremento de 11.2% en los ciclos, un aumento de 6.5% en el número de pasajeros transportados y al aumento de 7.2% en horas bloque totales..

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible implementada por la Compañía, al 31 de diciembre de 2014 se tenían cubiertos 174 millones de galones a un precio promedio de \$2.57/galón. Este volumen representa aproximadamente el 35% del consumo total estimado de combustible para los

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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



próximos quince meses. El 100% de las coberturas se realiza a través de derivados de jet fuel. . Es importante mencionar que la estrategia de coberturas, desde una perspectiva de riesgo de caja, favorece en este momento las opciones sobre los swaps en la medida en que el precio del petróleo continúa volátil.

En línea con el plan de renovación y modernización de la flota, entre octubre y diciembre de 2014, la Compañía incorporó: un A321, un A319, (equipadas con sharklets), tres aeronaves ATR72, un A330, un

A330F y cuatro B787 Dreamliners. Por otro lado se retiraron de la operación dos Fokker 50. Como resultado, Avianca Holdings y sus subsidiarias cerraron el trimestre con una flota operativa consolidada de 181 aeronaves.

La compañía registro ganancias no operacionales por US\$14.0 millones en el cuarto trimestre de 2014, comparado con una pérdida de USD\$ 37.9 millones en el mismo trimestre de 2013. Los gastos no operacionales incluyen gastos de intereses derivados de deuda incremental de flota , además del servicio de la deuda relacionada con la colocación de bonos llevada a cabo en el segundo trimestre de 2014. Adicionalmente, la compañía registró una ganancia por diferencia en cambio de US\$52.0 millones comparado con una pérdida de US\$ 0.72 millones en el 4T 2013. 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 estadounidense. Durante 2014, la compañía registro otros gastos no operacionales de USD\$119.0 millones, comparado con gastos de USD\$ 89.7 millones para el mismo periodo de 2013.

La posición de caja y equivalentes de efectivo así como las inversiones disponibles para la venta alcanzaron USD\$ 640.8 millones a finales del 4T 2014. Incluyendo los depósitos bancarios a corto plazo, la caja y equivalentes de efectivo ajustados e inversiones disponibles para la venta (otros activos corrientes) alcanzaron US\$673.2 millones lo que equivale un 14.3% de los ingresos de los últimos 12 meses. De esta caja, hemos logrado reducir nuestra exposición en bolívares, pasando de ~US\$325.9 millones en efectivo en el 2013 a US\$281.0 millones en depósitos bancarios al cierre de 2014.

Al 31 de diciembre de 2014, la compañía registro un múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR<sup>2</sup>) de 5.9 veces. Adicionalmente, la deuda de largo plazo y los pasivos fueron de US\$ 2.7 billones y US\$4.9 billones respectivamente.

## Perspectiva 2015

Avianca Holdings a través de sus subsidiarias, continuará implementado iniciativas orientadas a la reducción de costos, así como proyectos encaminados a incrementar los ingresos los cuales se espera estén totalmente implementadas en el 2016. Adicionalmente, la Compañía anticipa un desempeño robusto de la red de rutas asociado a la maduración de la capacidad durante el 2015. Por tanto, la compañía reafirma y ajusta sus expectativas de rentabilidad para el 2015 a continuación:

Resumen	2015	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% - 80%	78% - 80%
Margen EBIT	6.0% - 8.0%	8.0% -10.0%

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

## Análisis por ASKs

	4T-13	4T-14	Var %
<b>Ingreso Operacional</b>			
Pasajeros	10,46	9,30	-11,1%
Carga y otros <sup>1</sup>	1,79	2,43	35,8%
<b>Ingreso Operacional Total<sup>1</sup></b>	<b>12,24</b>	<b>11,73</b>	<b>-4,2%</b>
<b>Gastos Operacionales</b>			
Operaciones de Vuelo	0,23	0,15	-33,9%
Combustible	3,42	2,99	-12,6%
Operaciones de tierra	0,91	1,00	10,2%
Renta de aviones	0,71	0,78	9,4%
Servicios a Pasajeros	0,38	0,36	-6,5%
Mantenimiento y reparaciones	0,36	0,71	95,3%
Tráfico Aéreo	0,48	0,43	-10,1%
Mercadeo y ventas <sup>1</sup>	1,55	1,55	0,2%
Generales, administrativos y otros	0,67	0,52	-22,6%
Salarios, sueldos y beneficios	1,76	1,59	-9,5%
Depreciación y amortización	0,62	0,54	-12,7%
<b>Gastos Operacionales Total</b>	<b>11,08</b>	<b>10,61</b>	<b>-4,2%</b>
<b>Utilidad Neta</b>	<b>1,17</b>	<b>1,12</b>	<b>-4,1%</b>
<b>CASK Total</b>	<b>11,08</b>	<b>10,64</b>	<b>-3,9%</b>
CASK ex. Fuel	7,66	7,66	0,0%
CASK Total Ajustado	11,08	10,61	-4,2%
CASK ex. Combustible Ajustado	7,66	7,62	-0,5%
<b>Yield</b>	<b>12,96</b>	<b>11,69</b>	<b>-9,8%</b>

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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



## Cálculos EBITDAR excluyendo ítems especiales

En US\$ Millones	4T-13	4T-14	Var %
Ingresos Operacionales	1.204,4	1.241,3	
Ingresos Operacionales Reportados	753,6	810,7	
Combustible	336,1	316,1	
<b>Utilidad Operacional Reportada</b>	<b>114,7</b>	<b>114,5</b>	<b>-0,2%</b>
(-) Indemnización de Personal Administrativo	-	3,00	
(-) Costos Preoperativos de AVH Cargo en Brasil	-	-	
(-) Costos Incrementales relacionados al Wetlease	-	0,86	
<b>Utilidad Operacional Ajustada</b>	<b>114,7</b>	<b>118,4</b>	<b>3,2%</b>
(+) Depreciación y Amortización	61,3	57,6	
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>176,0</b>	<b>176,0</b>	<b>0,0%</b>
<b>Margen</b>	<b>14,6%</b>	<b>14,2%</b>	
(+) Arrendamiento de Aeronaves	69,7	82,1	
<b>EBITDAR Ajustado</b>	<b>245,8</b>	<b>258,1</b>	<b>5,0%</b>

## Reconciliación de métricas financieras no IFRS

En USD\$ Millones	4T-13	4T-14	Var %
Utilidad Neta Reportada	65,44	96,99	48,2%
Items Especiales (Ajustes):			
(-) Indemnización de Personal Administrativo	-	3,00	
(-) Costos Incrementales relacionados al Wetlease	-	0,86	
(-) Instrumentos Derivados	(2,2)	1,38	
(-) Utilidad (Pérdida) por Diferencia en Cambio	(0,7)	52,06	
<b>Utilidad Neta Ajustada</b>	<b>68,4</b>	<b>47,4</b>	<b>-30,7%</b>

En US\$ Centavos	4T-13	4T-14	Var%
CASK Total Reportado	11,08	10,64	-3,9%
Combustible	3,42	2,99	
CASK excluyendo Combustible (CASK <i>ex fuel</i> ) reportado	7,66	7,66	0,0%
(-) Indemnización de Personal Administrativo	-	(0,03)	
(-) Costos Incrementales relacionados al Wetlease	-	(0,01)	
<b>CASK Total excluyendo Combustible Fuel e Items Especiales</b>	<b>7,66</b>	<b>7,62</b>	<b>-0,5%</b>

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

**Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales para el periodo de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2013 y 31 de diciembre de 2014 (No auditados en USD)**

	2014	2013
<b>Ingresos operacionales:</b>		
Pasajeros	3,867,863	3,862,397
Carga y otros	834,168	747,207
<b>Total ingresos operacionales</b>	<b>4,702,031</b>	<b>4,609,604</b>
<b>Gastos operacionales:</b>		
Operaciones de vuelo	56,695	82,872
Combustible de aeronaves	1,345,755	1,325,763
Operaciones terrestres	399,061	343,812
Arrendamiento de aeronaves	299,220	273,643
Servicios a pasajeros	154,445	143,512
Mantenimiento y reparaciones	265,894	188,659
Tráfico aéreo	206,859	180,140
Mercadeo y ventas	602,210	584,468
Generales, administrativos y otros	165,396	257,273
Salarios, sueldos y beneficios	722,011	674,951
Depreciación, amortización y deterioro	199,900	169,580
<b>Total gastos operacionales</b>	<b>4,417,446</b>	<b>4,224,673</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>284,585</b>	<b>384,931</b>
Gastos por intereses	(134,289)	(113,330)
Ingresos por intereses	15,436	11,565
Instrumentos derivados	5,924	(11,402)
Diferencial cambiario	(6,043)	23,517
<b>Utilidad antes de impuesto de renta</b>	<b>165,613</b>	<b>295,281</b>
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	(33,465)	(40,296)
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	(11,669)	(6,164)
<b>Total gasto por impuesto sobre la renta</b>	<b>(45,134)</b>	<b>(46,460)</b>
<b>Utilidad neta del año</b>	<b>120,479</b>	<b>248,821</b>

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

## Estados Consolidados Condensados Interinos de Posición Financiera (no auditados en USD)

Activo	2014	2013
<b>Activos corrientes:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	639,310	735,577
Efectivo restringido	1,987	23,538
Inversiones disponibles para la venta	1,218	0
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	356,060	276,963
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	28,997	26,425
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	64,844	53,158
Gastos pagados por anticipado	60,453	46,745
Activos mantenidos para la venta	1,369	7,448
Depósitos y otros activos	168,994	125,334
<b>Total activos corrientes</b>	<b>1,323,232</b>	<b>1,295,188</b>
<b>Activos no corrientes:</b>		
Inversiones disponibles para la venta	237	14,878
Depósitos y otros activos	216,763	189,176
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	41,090	32,441
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	8,437	0
Activos intangibles	425,369	363,103
Impuesto diferido activo	39,936	50,893
Propiedades y equipo, neto	4,130,265	3,233,358
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>4,862,097</b>	<b>3,883,849</b>
<b>Total activos</b>	<b>6,185,329</b>	<b>5,179,037</b>

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

<b>Pasivos y patrimonio</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Pasivos corrientes:</b>		
Porción corriente de deuda a largo plazo	459,059	314,165
Cuentas por pagar	528,356	509,129
Cuentas por pagar con partes relacionadas	18,552	7,553
Gastos acumulados	176,087	134,938
Provisión para litigios	14,157	14,984
Provisión para condiciones de retorno	61,425	33,033
Beneficios de empleados	48,699	52,392
Ingresos diferidos por transporte no devengado	455,527	564,605
Otros pasivos	127,496	27,432
Total pasivos corrientes	1,889,358	1,658,231
<b>Pasivos no corrientes:</b>		
Deuda a largo plazo	2,712,931	1,951,330
Cuentas por pagar	22,610	2,735
Provisión para condiciones de retorno	72,587	56,065
Beneficios de empleados	170,177	276,284
Pasivo por impuesto diferido	15,760	7,940
Ingresos diferidos por transporte no devengado	85,934	-
Otros pasivos no corrientes	8,467	11,706
Total pasivos no corrientes	3,088,466	2,306,060
Total pasivos	4,977,824	3,964,291
<b>Patrimonio:</b>		
Acciones comunes	82,600	83,225
Acciones preferentes	42,023	41,398
Capital adicional pagado en acciones comunes	234,567	236,342
Capital adicional pagado en acciones preferentes	469,273	467,498
Utilidades retenidas	346,923	351,102
Revaluación y otras reservas	24,550	28,857
<b>Total de patrimonio atribuible a la Compañía</b>	<b>1,199,936</b>	<b>1,208,422</b>
Participación no controladora	7,569	6,324
<b>Total patrimonio</b>	<b>1,207,505</b>	<b>1,214,746</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>6,185,329</b>	<b>5,179,037</b>

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

## 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

#### Alianza de Código Compartido

Se refiere a nuestros códigos compartidos con otras aerolíneas con quien tenemos acuerdos comerciales para compartir el mismo vuelo. Una silla se puede comprar en una aerolínea, pero en realidad es operada por una aerolínea cooperativa bajo un código o número de vuelo diferente. El término “código” refiere al identificador utilizada en horarios de vuelo, en general el código de designación para aerolínea IATA con dos caracteres y el número de vuelo. Alianzas de código compartido permiten más acceso a ciudades a través la red de rutas de un aerolínea dado sin tener ofrecer vuelos adicionales, y simplificaron conexiones de permitiendo reservaciones individuales a través de varios aeronaves.

#### ASK

“Sillas disponibles por kilómetro” o ASKs, 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 kilómetro disponible” hace referencia a los gastos operacionales totales divididos por las sillas disponibles por kilómetro (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 disponibles (ASKs)

### 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.

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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

## R

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

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

**Revenue passengers** Representa el total de pasajeros pago, que no incluye los pasajeros redimiendo las millas de viajero frecuente desde *LifeMiles* (anteriormente conocido como AviancaPlus o Distancia) u otros premios de viaje, volados en todos segmentos de vuelo (con cada segmento de conexión considerado segmento de vuelo separado).

**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** “Confiabilidad técnica de despacho” representa el porcentaje de vuelos que por itinerario se retrasaron más de quince minutos o se cancelaron por motivos técnicos.

## U

**Utilización 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)

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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



CALL DAY: MARCH 2

ESPAÑOL

8:00am a 9:00am  
(Hora New York)

HAZ CLICK AQUÍ PARA ENTRAR

ENGLISH

9:00am to 10:00am  
(New York Time)

CLICK HERE TO ENTER

aviancaholdings.com

LifeMiles

La Compañía reportó las cifras correspondientes al 4T 2014 a la Superintendencia Financiera de Colombia y a la SEC el 27 de Febrero posterior al cierre del mercado

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

<sup>1</sup>Cuando se indique, durante el 4T 2014 los costos operacionales totales excluyen costos incrementales de ~\$860,000 en pagos de renta (Wet Lease) asociados a la demora en la entrega de los B787 Dreamliners así como gastos no recurrentes de ~\$ 3.0 millones asociados al proyecto de optimización de personal. Adicionalmente a lo anterior, las cifras para el 2014 también excluyen ~\$4.6 millones relacionados con gastos incurridos durante el 1T 2014 asociados a la puesta en tierra de la flota Fokker 50.

<sup>2</sup>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