

Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional¹ ajustada de \$93.9 millones para el cuarto trimestre de 2015

Bogotá, Colombia, 29 de febrero de 2016.- Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados para el cuarto trimestre de 2015 (4T 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 cuarto trimestre de 2014 (4T 2014), 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 2015

- Avianca Holdings SA alcanzó ingresos operacionales por \$1.07 billones. De igual manera la Compañía registró una utilidad neta ajustada excluyendo ítems especiales de \$5.6 millones y un margen neto ajustado de 0.5%. Por su parte la utilidad operacional (EBIT¹), alcanzó los \$93.9 millones, registrando un margen operativo de 8.8%, inferior en 32 pbs al margen reportado en el mismo periodo de 2014.
- Los ingresos operacionales para el año 2015 se ubicaron en \$4.36 billones. La utilidad neta ajustada, excluyendo ítems especiales fue de \$67.8 millones mientras que el margen neto ajustado fue de 1.6%. La utilidad operacional (EBIT¹) alcanzó \$249.2 millones, mientras que el margen operacional fue de 5.7%, ubicándose dentro del rango delimitado por la Compañía para 2015
- Los resultados del 4T 2015 obedecen principalmente a una disminución de 13.8% en los costos operacionales totales¹ en la medida en que la Compañía continúa capturando mayores beneficios asociados a la caída de los precios del combustible, así como por una estructura de costos más eficiente. Lo anterior fue contrarrestado por una disminución de 14.1% en los ingresos totales, toda vez que la depreciación de las monedas y la desaceleración económica de los países donde operamos continuó afectando la demanda, generando una dilución en los *yields* de 22.1%. Adicionalmente el ingreso de Carga y Otros disminuyó 11.5% debido a una contracción del tráfico *inbound* de carga y menores ingresos provenientes de la redención de millas y otros servicios.
- El costo ajustado por silla disponible por kilómetro (CASK)¹ disminuyó 21.1% a 8.4 centavos en el 4T 2015, comparado con 10.7 centavos en el 4T 2014. Lo anterior como resultado de la caída en los precios del combustible así como por la mayor disciplina en el control de costos ex-combustible. De esta manera, el costo por silla disponible por kilómetro excluyendo combustible (CASK ex-fuel¹), disminuyó 14.0% a 6.6 centavos. Para el periodo 12 meses de 2015 el CASK¹ disminuyó 14.2% a 9.2 centavos comparado con 2014. Esto como resultado de las medidas implementadas para optimizar la red de rutas y las iniciativas de control de costos, así como por el efecto positivo que la tasa de cambio tuvo sobre los costos denominados en pesos colombianos.
- La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas EBITDAR¹ para el 4T 2015, alcanzó \$229.7 millones, mientras que el margen EBITDAR¹ fue de 21.5%, un incremento de 120 pbs con respecto al 4T 2014. Durante el año 2015, la utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas EBITDAR¹ fue de \$797.5 millones, alcanzando un margen EBITDAR¹ de 18.3%, un incremento de 168 pbs sobre el 2014.
- La capacidad medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro) creció 9.3% durante el 4T 2015 debido principalmente al efecto anualizado del incremento de capacidad que se llevó a cabo durante los primeros nueve meses del año en nuestros mercados internacionales (apertura del nuevo servicio Bogotá – Los Ángeles y frecuencias incrementales en las rutas a Londres Barcelona y Madrid). Durante el 4T 2015 el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajeros pagos kilómetro volado) creció 9.4%, registrando un factor de ocupación consolidado de 79.6%.
- Entre octubre y diciembre de 2015, la Compañía realizó las siguientes incorporaciones: un A320, un A321, (equipados con sharklets) y dos B787 *Dreamliners*, en tanto se retiraron de la operación un A319 y un A330. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 180 aeronaves.

Financieros

(12 meses terminados el 31 de diciembre)

(\$ millones)	2014	2015
Ingresos	4.7Bn	4.4Bn
EBITDAR	777.3	767.1
EBIT	279.5	218.8
EBITDAR ¹	781.2	797.5
EBIT ¹	283.3	249.2
Utilidad Neta	128.5	(139.5)
Utilidad Neta*	116.2	67.8

*Excluyendo Ítems Especiales

(3 meses terminados el 31 de diciembre)

(\$ millones)	2014	2015
Ingresos	1.24Bn	1.07Bn
EBITDAR	248.7	224.7
EBIT	109.4	88.9
EBITDAR ¹	252.6	229.7
EBIT ¹	113.3	93.9
Utilidad Neta	105.0	(252.2)
Utilidad Neta*	43.0	5.6

Rentabilidad

(12 meses terminados el 31 de diciembre)

	2014	2015
EBITDAR %	16.5%	17.6%
EBIT %	5.9%	5.0%
EBITDAR% ¹	16.6%	18.3%
EBIT% ¹	6.0%	5.7%
Utilidad Neta%	2.7%	(3.2%)
Utilidad Neta%*	2.5%	1.6%

*Excluyendo Ítems Especiales

(3 meses terminados el 31 de diciembre)

	2014	2015
EBITDAR %	20.0%	21.1%
EBIT %	8.8%	8.3%
EBITDAR% ¹	20.3%	21.5%
EBIT% ¹	9.1%	8.8%
Utilidad Neta%	8.4%	(23.6%)
Utilidad Neta%*	3.5%	0.5%

Operación

(12 meses terminados 31 de diciembre)

	2014	2015
Pasajeros	26.2M	28.3M
ASKs	41.1Bn	44.5Bn
RPKs	32.6Bn	35.5Bn
LF	79.4%	79.7%
RASK	11.5	9.8
CASK	10.8	9.3

(3 meses terminados el 31 de diciembre)

	2014	2015
Pasajeros	6.9M	7.3M
ASKs	10.6Bn	11.6Bn
RPKs	8.4Bn	9.2Bn
LF	79.6%	79.7%
RASK	11.7	9.2
CASK	10.7	8.5

Información de contacto:

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

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al *write off* del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

Mensaje del Presidente Ejecutivo

Estimados Inversionistas,

El 2015 fue un año de desafíos en las regiones donde operamos, como consecuencia del rápido cambio del entorno macroeconómico global, caracterizado por la fortaleza del dólar, la fuerte caída de los precios del petróleo y la desaceleración del crecimiento económico en China. Como resultado de lo anterior y a la acelerada depreciación de las monedas en las regiones donde operamos, el gasto y los patrones de consumo de nuestros clientes se vieron afectados, limitando nuestra capacidad para generar ingresos incrementales de pasajeros.

Como parte de los esfuerzos para superar estos desafíos, estamos comprometidos con llevar a cabo una racionalización y optimización de la capacidad y lanzar nuevas iniciativas comerciales, que de la mano con la diversificación de ingresos de la Compañía, nos permiten mitigar los efectos sobre los ingresos totales. Por otro lado, la flexibilidad y el alcance de nuestra red de rutas permitieron la optimización de los factores de ocupación, ajustando la capacidad desde regiones de bajo desempeño hacia mercados con una alta demanda. Como resultado, durante el año 2015 logramos un factor de ocupación de 79.7%, un incremento de 29 pbs cuando se compara con el 2014.

Durante el año, se llevó a cabo el rediseño de los itinerarios domésticos e internacionales para el centro de conexión (*Hub*) de Bogotá. Con gran orgullo podemos constatar que la exitosa implementación de este proyecto ha mejorado sustancialmente el indicador *On Time Performance* (OTP) de nuestra operación, lo que nos ha permitido entregar un mejor servicio a nuestros clientes al tiempo que se generan ahorros incrementales.

A lo largo del 2016, continuaremos tomando las medidas necesarias para adaptar la Compañía y nuestro modelo de negocio a la nueva realidad económica de la industria. Cada una de las iniciativas que se están evaluando está encaminada a que la Compañía cumpla y exceda las expectativas de todos los grupos de interés. Como parte de este proceso, en el 2015, comenzamos a trabajar en tres iniciativas clave, las cuales creemos son fundamentales para la sostenibilidad y el éxito del negocio durante los próximos años: Reducción de Capex, Rentabilidad y mejora en los indicadores de apalancamiento.

En términos de Capex, tenemos como objetivo una reducción de 50% para los años 2016, 2017 y 2018. Asimismo, esperamos continuar implementando recortes adicionales, a través de varias medidas actualmente en consideración, que pueden incluir entre otras, el aplazamiento de entrega de aeronaves.

El control de costos seguirá siendo clave en nuestro proceso de ajuste para asegurar un crecimiento rentable a largo plazo. En los próximos trimestres, empezaremos a percibir los beneficios de nuestros centros de mantenimiento y entrenamiento, los cuales proyectamos entren en funcionamiento durante el primer semestre de 2016. De esta manera, continuaremos construyendo una base más robusta para lograr una mayor productividad y eficiencia en costos y tenemos plena confianza que la Compañía seguirá beneficiándose de las iniciativas de control de costos que se encuentran actualmente en marcha.

Todas estas medidas, están encaminadas a mejorar los niveles de apalancamiento y la generación de flujo de caja libre, lo que a su vez redundará en una mejora en los indicadores de endeudamiento y consecuentemente a una expansión sostenible de la rentabilidad. Por tal razón, para el año 2016 estimamos una margen operacional entre 5.5% y 7.5%, acompañado de un crecimiento moderado de la capacidad entre 3.0% y 5.0%, lo que a su vez nos permitirá mantener unos factores de ocupación entre 78.0%-80.0%

Finalmente y a medida que el año avanza, tenemos la plena confianza que estamos tomando las medidas necesarias para generar un crecimiento rentable. Continuaremos trabajando y esforzándonos cada día en prestar un servicio de clase mundial a nuestros viajeros y en continuar creando valor para nuestros inversionistas.

Cordialmente,

Álvaro Jaramillo Buitrago
Presidente Ejecutivo

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al *write off* del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Indicadores Financieros y Operacionales	4T-14	4T-15	Δ Vs. 4T-14
ASK's (mm)	10,586	11,566	9.3%
RPK's (mm)	8,422	9,216	9.4%
Total Pasajeros (en millones)	6,909	7,301	5.7%
Factor Ocupación	79.6%	79.7%	13bp
Salidas	74.044	75.097	1.4%
Horas Bloque	135.808	138.894	2.3%
Stage length (km)	1,202	1,023	-14.9%
Consumo Combustible Galones (000's)	111,104	118,985	7.1%
Yield (centavos)	11.6	9.1	-22.1%
RASK (centavos)	11.7	9.2	-21.4%
PRASK (centavos)	9.3	7.2	-22.0%
CASK (centavos)	10.7	8.5	-21.0%
CASK ex. combustible (centavos)	7.7	6.7	-13.8%
CASK Ajustado (centavos)	10.7	8.4	-21.1%
CASK ex. Combustible Ajustado (centavos)	7.7	6.6	-14.0%
Tasa de cambio (promedio) COP/USD	\$2,185.7	\$ 2,935.6	34.3%
Tasa de cambio (cierre de periodo) COP/USD	\$2,392.5	\$ 3,121.9	30.5%
WTI (promedio) por barril	\$73.2	\$ 44.9	-38.7%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$18.7	\$ 13.6	-27.3%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$91.8	\$ 58.5	-36.3%
Precio Combustible por Galón (incluyendo hedge)	\$2.85	\$ 1.76	-38.2%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1,242.9	\$ 1,067.5	-14.1%
EBITDAR (\$M)	\$ 248.7	\$ 224.7	-9.6%
<i>Margen EBITDAR</i>	20.0%	21.1%	104 bp
EBITDA (\$M)	\$ 165.8	\$ 149.5	-9.8%
<i>Margen EBITDA</i>	13.3%	14.0%	67 bp
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 109.4	\$ 88.9	-18.7%
<i>Margen Operacional</i>	8.8%	8.3%	-47 bp
Utilidad Neta (\$M)	\$ 105.0	\$ (252.2)	-340.2%
<i>Margen Utilidad Neta</i>	8.4%	-23.6%	-3208 bp
EBITDAR (Ajustado) (\$M)	\$ 252.6	\$ 229.7	-9.0%
<i>Margen EBITDAR (Ajustado)</i>	20.3%	21.5%	120 bp
EBITDA (Ajustado) (\$M)	\$ 169.6	\$ 154.5	-8.9%
<i>Margen EBITDA (Ajustado)</i>	13.6%	14.5%	83 bp
Utilidad Operacional (Ajustado) (\$M)	113.3	\$ 93.9	-17.1%
<i>Margen Operacional (Ajustado) (\$M)</i>	9.1%	8.8%	-32 bp
Utilidad Neta Ajustada (\$M)	\$ 43.0	\$ 5.5	-87.1%
<i>Margen Utilidad Neta (Ajustado)</i>	3.5%	0.5%	-294 bp

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al *write off* del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Comentarios a los Resultados del 4T 2015

Avianca Holdings alcanzó una utilidad operacional (EBIT)¹ de \$93.9 millones y un margen operacional (EBIT)¹ de 8.8% para el 4T 2015. Lo anterior, es el resultado de una reducción de 13.8% en los costos operacionales totales, en la medida en que la Compañía continúa capturando los beneficios de menores costos de combustible y eficiencias generadas por las iniciativas de control y recorte de costos ex combustible. De esta forma, el CASK ex combustible disminuyó 14.0% a 6.6 centavos durante el trimestre. Lo anterior fue contrarrestado por una caída de 14.1% en los ingresos totales en la medida en que los ingresos de pasajeros se vieron presionados a la baja. Lo anterior como consecuencia de la caída en *yields* dada la mayor sensibilidad de la demanda al incremento de las tasas de cambio. Los ingresos de Carga y Otros registraron una reducción de 11.5% debido a una disminución de 3.9% en las toneladas totales transportadas en carga *inbound* y a una reducción en los ingresos de *LifeMiles*.

La utilidad operacional (EBIT)¹ para el periodo de doce meses terminado el 31 de diciembre de 2015 alcanzó \$249.2 millones registrando un margen operacional de 5.7%, dentro del rango objetivo fijado para el 2015. A lo largo del año, la Compañía logró sortear efectivamente las presiones sobre los ingresos, al capturar los beneficios de menores precios del combustible e implementar agresivas medidas de control de costos. Los resultados de dichas medidas se han visto reflejados en menores costos operacionales y menores costos unitarios (CASK), los cuales han disminuido consistentemente durante los últimos trimestres, contrarrestando el efecto en los ingresos. De esta forma, el CASK¹ disminuyó 14.2% a 9.2 centavos comparado con 10.8 centavos en el 2014, contrarrestando la reducción de 14.5% en los ingresos unitarios (RASK).

Los ingresos operacionales alcanzaron \$1.07 billones durante el 4T 2015, lo que representa una disminución de 14.1% comparado con el mismo periodo de 2014. Estos resultados se deben principalmente a una caída de 14.8% en los ingresos de pasajeros, debido a la depreciación de las monedas y la sensibilidad de la demanda al incremento en las tasas de cambio, lo que presionó los *yields* a la baja. A pesar de lo anterior, la Compañía logró incrementar los factores de ocupación en 13pbs a 79.7%. Los ingresos de Carga y Otros, que representan un 21.8% de los ingresos totales, registraron una disminución de 11.5% a \$233.1 millones durante el trimestre. Lo anterior es el resultado de una reducción de 3.9% en el tráfico *inbound*, lo cual fue parcialmente contrarrestado por un incremento de 1.6% en la tarifa promedio de carga. Como resultado de lo anterior, los RTK's se incrementaron 1.8% y el factor de ocupación finalizó el trimestre en 62.0%. Los ingresos de *LifeMiles* disminuyeron debido a una menor redención de millas y a la depreciación de las monedas.

Los ingresos operacionales para el año totalizaron \$4.4 billones, una disminución de 7.3% con respecto al 2014, debido principalmente a una reducción de 10.5% en los ingresos de pasajeros, que se vio contrarrestado por un incremento de 7.4% en los ingresos de Carga y Otros.

El 2015 fue un año tanto de logros como de desafíos para el programa de Lealtad *LifeMiles*. Se implementó el programa de alianzas con minoristas en Colombia y Centroamérica, llegando a más de 500 almacenes participantes para finales de año. Asimismo, se lanzó exitosamente la nueva tarjeta de crédito de marca compartida con Bancolombia dirigida a pequeñas y medianas empresas (PYMES). Sin embargo, la devaluación de las monedas en varios de los mercados clave tuvo un impacto sobre los ingresos en la medida en que los contratos con bancos y otros socios comerciales están denominados en dólares (USD). En este sentido, si un socio gastó el mismo monto en pesos con su tarjeta de crédito de marca compartida durante el 2015 y el 2014, el número de millas que acumuló se redujo por la depreciación del peso frente al dólar (USD).

A lo largo de 2015, la Compañía transportó más de 28 millones de pasajeros, un incremento de 7.9% con respecto al 2014. El tráfico de pasajeros creció por encima de la capacidad (ASKs), lo que llevó a un factor consolidado de ocupación de 79.7%, un incremento de 29 pbs con respecto al 2014. El rediseño de los itinerarios domésticos e internacionales durante el año tuvo como resultado mejoras significativas en el indicador *On Time Performance* (OTP), alcanzando un nivel de 84.5%, lo que representa un incremento de más de 920 pbs con respecto al año anterior. Como parte del continuo mejoramiento de la conectividad de la red de rutas, durante el 4T 2015 se inauguró un nuevo servicio de Bogotá a Barbados.

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al *write off* del valor en Bolívars que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Los costos operacionales¹ para el 4T 2015 alcanzaron \$973.6 millones, una disminución de 13.8% frente al mismo periodo del 2014. Lo anterior, es el resultado de una caída de 33.9% en los costos de combustible, en la medida en que el precio efectivo del *jet fuel* disminuyó 37.7%, de un promedio de \$2.85 a \$1.77 por galón. De la misma manera, Mantenimiento y Reparaciones reportó una disminución de 24.5% asociados a un menor registro de condiciones de retorno de la flota Airbus, así como a un menor costo de mantenimiento de motores debido a un ajuste en reservas de mantenimiento de motores de A330 y A320 debido a que se reclasificaron \$10.0 millones como recuperables.

Para el año 2015 los costos operacionales¹ disminuyeron 7.0% a \$4.1 billones, debido principalmente a una caída de 25.2% en el costo de combustible. La reducción en los costos operacionales también es el resultado de las iniciativas de ahorro de costos implementadas durante el año, que impactaron positivamente rubros tales como Servicio de Pasajeros, donde se lograron eficiencias incrementales relacionadas a las mejoras en el indicador OTP.

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible implementada, al 31 de diciembre de 2015 se tenían cubiertos 102.5 millones de galones a un precio promedio de \$1.71/galón. Este volumen representa aproximadamente el 25.4% del consumo total estimado de combustible para los próximos doce meses. Adicionalmente y bajo la nueva estrategia de opciones *call*, los costos asociados a las coberturas, los cuales se limitarán únicamente a las primas sobre opciones, deberán normalizarse en un rango de \$5.0 a \$7.0 millones trimestrales. Lo anterior tendrá un efecto de reducción de gastos de coberturas y permitirá que la Compañía se beneficie en mayor medida de los menores precios del combustible.

Entre octubre y diciembre de 2015, la Compañía realizó las siguientes incorporaciones: un A320, un A321, (equipados con sharklets) y dos B787 Dreamliners, en tanto se retiraron de la operación un A319 y un A330. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 180 aeronaves.

La Compañía registró gastos no operacionales de \$296.8 millones durante el cuarto trimestre de 2015, comparado con un ingreso de \$32.3 millones para el mismo periodo de 2014. Los gastos no operacionales incluyen gastos de intereses derivados de deuda incremental de flota, deuda corporativa y pérdidas por exposición cambiaria relacionadas principalmente al *write-off* de la caja de Venezuela.

La posición de caja y equivalentes de efectivo así como las inversiones disponibles para la venta se ubicaron en \$479.4 millones a finales del 4T 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 \$548.3 millones, lo que equivale a un 12.6% de los ingresos de los últimos doce meses. Como consecuencia de la imposibilidad de realizar repatriaciones adicionales de los recursos en Venezuela, la Compañía tomó la decisión de valorar su posición en efectivo en dicho país, a la tasa de cambio SIMADI correspondiente a 198.7 VEF per 1.00 USD, lo cual resultó en una pérdida no operacional por diferencia en cambio de \$236.7 millones. De la misma manera, el remanente de caja en Venezuela, equivalente a \$7.7 millones fue clasificado de la siguiente manera: \$0.4 millones como caja y equivalentes, que se esperan utilizar durante los siguientes tres meses como parte de la operación normal; \$0.7 millones como caja restringida de corto plazo que se espera utilizar en los siguientes nueve meses; y \$6.5 millones como caja restringida de largo plazo, que la Compañía espera consumir en un plazo posterior a 12 meses.

Al 31 de diciembre de 2015, la compañía registró un múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR²) de 6.7 veces, superior al múltiplo de 5.9 veces registrado al 31 de Diciembre de 2014. La deuda de largo plazo de la Compañía llegó a \$3.06 billones mientras que los pasivos totales finalizaron el trimestre en \$5.21 billones.

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al *write off* del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Perspectivas 2016 – Outlook

Avianca Holdings continúa comprometida en fortalecer su estructura de capital, mejorar la generación de flujo de caja libre y la rentabilidad futura. De esta manera, la Compañía implementará iniciativas de reducción adicional de CAPEX para los próximos 30 meses, al tiempo que se reorganiza y optimiza el calendario de recepción de aeronaves para los próximos años. Asimismo la estrategia de crecimiento de la capacidad que apunta a tasas marginales de crecimiento de ASKs, adaptará el negocio al nuevo entorno macroeconómico. Como resultado, la Compañía tiene como objetivo corporativo, llegar a unos niveles de **1) Deuda Neta/EBITDAR** entre 4.5x y 5.5x y **2) Caja** como porcentaje de los ingresos de los últimos 12 meses de 12.5% a 13.5% en los próximos 24 meses.

De este modo, la Compañía presenta sus perspectivas para el 2016 a continuación:

Perspectivas 2016	Rango
Total Pasajeros (incremento con respecto a 2015)	3.0% - 5.0%
Capacidad (ASK'S) (incremento con respecto a 2015)	3.0% - 5.0%
Factor de Ocupación	78.0% - 80.0%
Margen EBIT	5.5% - 7.5%

Análisis por ASKs (en US\$ centavos)

	4T2014	4T2015	Var %
Ingresos Operacionales			
Pasajeros	9,25	7,21	-22,0%
Carga y otros	2,49	2,02	-19,0%
Ingresos Operacionales Totales	11,74	9,23	-21,4%
Gastos Operacionales			
Operaciones de Vuelo	0,15	0,10	-31,1%
Combustible	2,99	1,81	-39,5%
Operaciones de tierra	0,99	0,92	-6,5%
Renta de aviones	0,78	0,65	-17,0%
Servicios a Pasajeros	0,36	0,35	-3,1%
Mantenimiento y reparaciones	0,73	0,55	-25,0%
Tráfico Aéreo	0,42	0,46	10,1%
Mercadeo y ventas	1,58	1,20	-24,3%
Generales, administrativos y otros	0,52	0,48	-6,8%
Salarios, sueldos y beneficios	1,66	1,41	-14,7%
Depreciación y amortización	0,53	0,52	-1,6%
Gastos Operacionales Totales	10,71	8,46	-21,0%
Utilidad Neta	1,03	0,77	-25,6%
CASK Total	10,71	8,46	-21,0%
CASK ex. Fuel	7,72	6,65	-13,8%
CASK Total ajustado	10,71	8,42	-21,4%
CASK ex. Fuel ajustado	7,72	6,61	-14,4%
Yield	11,63	9,05	-22,1%

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al write off del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Reconciliación de Métricas Financieras No IFRS

En USD\$ millones

	4T2014	4T2015	Var %
Utilidad Neta Reportada	105,00	(252,23)	-340,2%
Items Especiales (Ajustes):			
(+) Perdida por venta de Propiedad y Equipo		0,8	
(+) Gastos Extraordinarios de Mantenimiento de Flota	-	4,2	
(-) Instrumentos Derivados	1,38	(3,59)	
(-) Write-Off caja de Venezuela		(236,70)	
(-) Utilidad (Pérdida) por Diferencia en Cambio	68,37	(12,50)	
Utilidad Neta Ajustada	35,2	5,6	-84,2%

Reconciliación de Gastos Operacionales por ASK excluyendo ítems especiales

En US centavos

	4T2014	4T2015	Var %
CASK Total Reportado	10,71	8,46	-21,0%
Combustible	2,99	1,81	
CASK Total Reportado Excluyendo Combustible	7,7	6,65	-13,8%
(+) Perdida por venta de Propiedad y Equipo	-	(0,01)	
(+) Gastos Extraordinarios de Mantenimiento de Flota	-	(0,04)	
CASK Total excluyendo Combustible e Items Especiales	7,72	6,61	-14,4%

Calculo EBITDAR Ajustado excluyendo ítems especiales

En US\$ millones

	4T2014	4T2015	Var%
Ingresos Operacionales	1.242,9	1.067,5	
Gastos Operacionales	817,3	769,5	
Combustible	316,1	209,1	
Utilidad Operacional	109,39	88,9	-18,7%
(+) Perdida por venta de Propiedad y Equipo	-	0,80	
(+) Gastos Extraordinarios de Mantenimiento de Flota	-	4,20	
Utilidad Operacional Ajustada	109,4	93,9	-14,2%
<i>Margen</i>	<i>8,8%</i>	<i>8,8%</i>	
(+) Depreciación y amortización	56,37	60,63	
EBITDA Ajustado	165,76	154,53	-6,8%
<i>Margen</i>	<i>13,3%</i>	<i>14,5%</i>	
(+) Arrendamiento de aeronaves	82,96	75,20	
EBITDAR Ajustado	248,73	229,73	-7,6%
<i>Margen</i>	<i>20,0%</i>	<i>21,5%</i>	

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al write off del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales para el periodo de doce meses terminado el 31 de diciembre de 2014 y 2015 (No auditados en USD miles)

	2015	2014
Pasajeros	\$ 3,458,017	\$3,862,721
Carga y otros	903,324	840,850
Total Ingresos Operacionales	4,361,341	4,703,571
Gastos operacionales:		
Operaciones de vuelo	58,069	56,695
Combustible de aeronaves	1,006,792	1,345,755
Operaciones terrestres	412,382	397,625
Arrendamiento de aeronaves	317,505	299,220
Servicios a pasajeros	149,292	154,464
Mantenimiento y reparaciones	309,719	268,894
Tráfico aéreo	202,980	206,151
Mercadeo y ventas	612,775	605,674
Generales, administrativos y otros	176,195	165,172
Salarios, sueldos y beneficios	666,084	725,793
Depreciación y amortización	230,732	198,660
Total gastos operacionales	4,142,525	4,424,103
Utilidad de operación	218,816	279,468
Otros Ingresos (Gastos) No Operacionales		
Gastos por intereses	(169,407)	(133,989)
Ingresos por intereses	19,016	17,099
Instrumentos derivados	626	5,924
Diferencial cambiario	(177,529)	10,272
Utilidad antes de impuesto de renta	(108,478)	178,774
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	(17,280)	(33,781)
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	(13,748)	(16,499)
Total gasto por impuesto sobre la renta	(31,028)	(50,280)
Utilidad neta del periodo	\$ (139,506)	\$ 128,494

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al *write off* del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la perdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

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

	A 31 de Diciembre de 2015	A 31 de Diciembre de 2014
	(No Auditados)	(Auditados)
Activo		
Activos corrientes:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 479,381	\$ 640,891
Efectivo restringido	5,397	1,987
Inversiones disponibles para la venta	—	1,218
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	279,620	355,168
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	23,073	27,386
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	68,768	65,614
Gastos pagados por anticipado	45,708	56,065
Activos mantenidos para la venta	3,323	1,369
Depósitos y otros activos	<u>130,724</u>	<u>174,128</u>
Total Activos Corrientes	1,035,994	1,323,826
Activos no corrientes:		
Inversiones disponibles para la venta	793	237
Depósitos y otros activos	246,486	218,010
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	59,713	42,407
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	—	11,247
Activos intangibles	413,766	416,070
Impuesto diferido activo	232,225	35,664
Propiedades y equipo, neto	4,599,346	4,128,051
Total activos no corrientes	<u>5,552,329</u>	<u>4,851,686</u>
Total Activos	<u>\$6,588,323</u>	<u>\$6,175,512</u>

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al *write off* del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

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

	A 31 de Diciembre de 2015	A 31 de Diciembre de 2014
Pasivos y patrimonio		
Pasivos corrientes:		
Porción corriente de deuda a largo plazo	\$ 412,884	\$ 458,679
Cuentas por pagar	481,664	547,494
Cuentas por pagar con partes relacionadas	9,449	13,797
Gastos acumulados	118,192	138,262
Provisión para litigios	13,386	14,157
Provisión para condiciones de retorno	52,636	61,425
Beneficios de empleados	32,876	49,193
Ingresos diferidos por transporte no devengado	432,503	461,118
Otros pasivos	12,691	127,496
Total pasivos corrientes	1,566,281	1,871,621
Pasivos no corrientes:		
Deuda a largo plazo	3,060,110	2,711,898
Cuentas por pagar	3,599	21,167
Provisión para condiciones de retorno	109,231	70,459
Beneficios de empleados	127,720	173,460
Pasivo por impuesto diferido	239,853	15,760
Ingresos diferidos por transporte no devengado	93,519	85,934
Otros pasivos no corrientes	15,375	8,466
Total Pasivos no corrientes	3,649,407	3,087,144
Total pasivos	5,215,688	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	507,132	355,671
Revaluación y otras reservas	18,394	24,550
Total de Patrimonio Atribuible a la Compañía	1,353,989	1,208,684
Participación no controladora	18,646	8,063
Total patrimonio	1,372,635	1,216,747
Total Pasivos y Patrimonio	\$ 6,588,323	6,175,512

Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

Este reporte contiene declaraciones sobre expectativas futuras.

Estas pueden incluir palabras como "espera", "estima", "anticipa", "proyecta", "planea", "cree" y expresiones similares. Estas declaraciones y las declaraciones sobre creencias y expectativas de la Compañía no representan hechos históricos y se basan en los planes, proyectos actuales, estimaciones y proyecciones, por lo tanto no deben ser sobrevaloradas. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos e incertidumbres. Avianca Holdings S.A. advierte que un número importante de factores pueden causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al write off del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

declaración sobre expectativas futuras. Las declaraciones de este tipo hacen relación sólo a la fecha en que son hechas, y la Compañía no se hace responsable de actualizar públicamente ninguna de ellas por la ocurrencia de eventos futuros u otros.

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: “*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

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

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al write off del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

pasajeros pago dividido por pasajeros pago kilometro (RPKs).



CALL DAY: MARCH 1st

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

HAGA 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 2015 a la Superintendencia Financiera de Colombia y a la *Securities and Exchange Commission* el 29 de febrero posterior al cierre de 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 ítems especiales: \$236.7 millones en gastos no operacionales asociados al *write off* del valor en Bolívares que tenía la Compañía; \$4.2 millones asociados a gastos extraordinarios de mantenimiento de flota; \$0.8 millones asociados a la pérdida en venta de Propiedad y Equipo. Las cifras 12M excluyen gastos no recurrentes informados en reportes previos

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 y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)