

## Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional<sup>1</sup> de \$37.6 millones para el segundo trimestre de 2016

**Bogotá, Colombia, 19 de agosto de 2016.** - Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados para el segundo trimestre de 2016 (2T 2016). 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 2016

- El segundo trimestre del año fue un trimestre robusto para Avianca Holdings, la compañía alcanzó una utilidad operacional (EBIT<sup>1</sup>) de \$37.6 millones, registrando un margen operativo de 3.9%, superior en 341pbs al margen reportado en el mismo periodo del año pasado. Por su parte los ingresos operacionales se ubicaron en \$966.2 millones.
- Los resultados del 2T 2016 obedecen principalmente a una disminución de 12.1% en los costos operacionales totales<sup>1</sup> en la medida que la Compañía continúa capturando mayores beneficios asociados a la caída de los precios del combustible, así como por las iniciativas de reducción de costos, cuyos resultados han llevado a la Compañía a tener una estructura de costos más eficiente. Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por una disminución de 10.7% en los ingresos de pasajeros, consecuencia de una dilución en los *yields* de 16.1%, compensada en parte por un crecimiento en el tráfico de pasajeros (RPK's).
- El costo ajustado por silla disponible por kilómetro volado (CASK)<sup>1</sup> disminuyó 18.1% a 8.02 centavos en el 2T 2016, comparado con 9.80 centavos en el 2T 2015. Lo anterior, es principalmente resultado de la caída en los precios del combustible, los cuales registraron una reducción de 35% durante el trimestre. Por otra parte, como resultado de las eficiencias alcanzadas producto de las iniciativas de control de costos, el costo por silla disponible por kilómetro volado excluyendo combustible (CASK ex-fuel<sup>1</sup>), disminuyó 12.3% a 6.37 centavos.
- La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas EBITDAR<sup>1</sup> para el 2T 2016, alcanzó \$178.4 millones, mientras que el margen EBITDAR<sup>1</sup> fue de 18.5%, un incremento de 528pbs con respecto al 2T 2015.
- La utilidad neta ajustada<sup>1</sup>, excluyendo ítems especiales se ubicó en -\$4.0 millones, de esta manera el margen neto ajustado fue de -0.4%, un incremento de 192pbs cuando se compara con el 2T 2015.
- La capacidad medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro volado) creció 7.4% durante el 2T 2016 debido principalmente al efecto anualizado del incremento de capacidad a Europa que se llevó a cabo durante 2015. Adicionalmente, las cifras de tráfico a Suramérica, el Caribe y Europa continuaron registrando un comportamiento robusto. De esta manera, durante el 2T 2016 el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajeros pagos kilómetro volado) creció 6.5%, registrando un factor de ocupación consolidado de 78.1%.
- En línea con el plan de flota de la Compañía, entre abril y junio de 2016, se incorporó un Airbus A320S en tanto se retiraron de la operación tres A319 y dos Embraer E190. El retiro de las dos aeronaves de la familia Embraer es parte del proceso de optimización de flota que la Compañía puso en marcha con el objetivo de reducir la complejidad operacional. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 174 aeronaves.

### Financieros

(6 meses terminados el 30 de junio)

(\$ millones)	1S-15	1S-16
Ingresos	2.2Bn	2.0Bn
EBITDAR	329.4	381.2
EBIT	57.8	97.8
EBITDAR <sup>1</sup>	345.1	393.3
EBIT <sup>1</sup>	73.5	109.9
Utilidad Neta	10.7	-20.0
Utilidad Neta* <sup>1</sup>	-2.9	17.4

\*Excluyendo Fx y Derivative Charges

(3 meses terminados el 30 de junio)

(\$ millones)	2015	2016
Ingresos	1.1Bn	1.0Bn
EBITDAR	135.7	166.3
EBIT	0.8	25.5
EBITDAR <sup>1</sup>	140.0	178.4
EBIT <sup>1</sup>	5.1	37.6
Utilidad Neta	-22.8	-23.2
Utilidad Neta* <sup>1</sup>	-24.8	-4.0

\*Excluyendo Fx y Derivative Charges

### Rentabilidad

(6 meses terminados el 30 de junio)

	1S-15	1S-16
EBITDAR %	15.1%	19.3%
EBIT %	2.7%	5.0%
EBITDAR% <sup>1</sup>	15.9%	20.0%
EBIT% <sup>1</sup>	3.4%	5.6%
Utilidad Neta%	0.5%	-1.0%
Utilidad Neta%* <sup>1</sup>	-0.1%	0.9%

\*Excluyendo Fx y Derivative Charges

(3 meses terminados el 30 de junio)

	2015	2016
EBITDAR %	12.8%	17.2%
EBIT %	0.1%	2.6%
EBITDAR% <sup>1</sup>	13.2%	18.5%
EBIT% <sup>1</sup>	0.5%	3.9%
Utilidad Neta%	-2.1%	-2.4%
Utilidad Neta%* <sup>1</sup>	-2.3%	-0.4%

\*Excluyendo Fx y Derivative Charges

### Operación

(6 meses terminados el 30 de junio)

	1S-15	1S-16
Pasajeros	13.62M	14.20M
ASKs	21.33Bn	23.08Bn
RPKs	16.82Bn	18.10Bn
LF	78.9%	78.4%
RASK	10.21	8.54
CASK	9.94	8.12

(3 meses terminados el 30 de junio)

	2015	2016
Pasajeros	6.9M	7.1M
ASKs	10.8Bn	11.6Bn
RPKs	8.5Bn	9.0Bn
LF	78.7%	78.1%
RASK	9.85	8.35
CASK	9.84	8.13

### Información de contacto:

#### Avianca Holdings S.A.

Oficina de Relación con Inversionistas  
ir@avianca.com

<sup>1</sup> Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

## Mensaje del Presidente Ejecutivo

Estimados Accionistas,

Después de más de 100 días al frente de la Compañía, me gustaría compartir con ustedes el plan de vuelo que hemos diseñado y que estamos seguros llevará a Avianca a alcanzar nuevas alturas. A medida que continuamos fortaleciendo la Compañía, reconocemos que la creciente penetración de la tecnología en el mercado aéreo, permite a los viajeros comparar en mayor detalle las diferentes ofertas de servicio. De tal manera, y conscientes que nuestros clientes demandan productos y servicios de clase mundial, Avianca pone todo su esfuerzo en cumplir estas expectativas en la oferta de productos.

De esta manera, el nuevo plan de negocios se centra en los clientes como motor fundamental de nuestra estrategia. Con el apoyo de la tecnología, nuestro objetivo es mejorar la experiencia del viajero y aumentar la productividad de la compañía. Para desarrollar este plan de acción, definimos cinco frentes: fortalecer nuestros *hubs* y principales mercados, desarrollar una plataforma tecnológica de clase mundial con el objetivo de mejorar constantemente la satisfacción del cliente y la excelencia operativa, promover el desarrollo de otras unidades de negocio y finalmente, desarrollar asociaciones estratégicas de largo plazo, que serán la base para la sostenibilidad rentable del negocio.

Creemos firmemente que una nueva organización centrada en el cliente será la base para la nueva Avianca: "Una aerolínea de clase mundial basada en América Latina que sirve al mundo, con los clientes como el núcleo de su estrategia". De esta manera, en el mes de julio, la Junta Directiva aprobó un nuevo modelo organizacional que será uno de los pilares de la Avianca del futuro.

El nuevo modelo diseñado con base en las mejores prácticas de la industria, por todo el personal directivo de la organización con el apoyo de consultores internacionales, busca acercar a la Compañía a sus clientes y mercados, mediante el empoderamiento de los administradores, aumentando el número de reportes directos y reduciendo el número de niveles en la estructura.

Apalancada en las nuevas tecnologías, esta nueva estructura tiene como fin alinear los objetivos empresariales, aumentar el trabajo en equipo y mejorar la productividad, bajo un modelo matricial de doble reporte que permitirá tomar decisiones más rápidas e inteligentes.

A pesar de la estacionalidad y un segundo trimestre tradicionalmente débil para las aerolíneas de la región, Avianca cerró el periodo con buenos resultados. A medida que el año avanzó, las cifras de tráfico en nuestros mercados siguieron ganando fuerza, al tiempo que los fundamentales macroeconómicos de la región continuaron estabilizándose.

De esta manera, las cifras de tráfico de pasajeros expresadas en RPK's registraron un crecimiento de 6.5% frente al mismo período de 2015. Lo anterior, es el resultado del fortalecimiento de los mercados domésticos, así como por el tráfico incremental de pasajeros en Suramérica, el Caribe y Europa.

Como parte del continuo proceso de optimización de la red de rutas, seguimos creciendo de forma selectiva en mercados específicos. Es así como tenemos el orgullo de decir que Avianca es la primera aerolínea en la región con un vuelo internacional directo a Cusco, atendido desde nuestro Hub de Bogotá con tres frecuencias semanales. Consecuentemente, durante el segundo trimestre de 2016 logramos un load factor estable de 78.1%.

En línea con nuestro objetivo de desarrollar una plataforma tecnológica de punta, inauguramos las instalaciones de nuestro nuevo centro de mantenimiento –MRO- cerca de Medellín-. Con una superficie total aproximada de 42.125 m<sup>2</sup> y 19.799 m<sup>2</sup> dedicados para hangares e instalaciones de reparación de componentes, éste centro de mantenimiento es uno de los más avanzados en el mundo y nos permitirá lograr economías de escala en nuestra operación de mantenimiento en las regiones a las que servimos.

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

2 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)

3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) – (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR

Con el fin de servir mejor a nuestros clientes, continuamos ampliando y fortaleciendo nuestra red de rutas a través de nuevas alianzas estratégicas, por tal razón, firmamos un nuevo acuerdo de código compartido con *Etihad Airways*, que permitirá a nuestros viajeros comprar sus boletos a Abu Dhabi o Bogotá, directamente con Avianca en vuelos operados por ambas compañías.

En línea con nuestra estrategia de desapalancamiento continuamos trabajando en el desarrollo e implementación de las iniciativas de ahorro de costos. Específicamente, durante el trimestre se firmó un nuevo acuerdo con Amadeus, uno de los proveedores clave de Sistemas de Distribución Global. Este acuerdo proporcionará nuevas herramientas para interactuar de forma más adecuada y amigable con los viajeros y se estima generará ahorros adicionales.

Durante el trimestre, nuestro programa de Lealtad LifeMiles, continuó creciendo, es así como la base de tarjetas de crédito de marca compartida se incrementó en más de 25.5%, alcanzando 485.000 al final del periodo. Adicionalmente, el programa terminó con más de 6.7 millones de miembros, lo que representa un crecimiento de 9.3% respecto al mismo periodo de 2015.

De esta manera, logramos incrementar la rentabilidad de Avianca en la medida que los ingresos operacionales ascendieron a 966.2 millones y los costos operacionales cayeron en más de 12.0%. Como resultado, nuestro margen operativo registró un crecimiento de más de 341 puntos básicos, alcanzando un margen EBIT<sup>1</sup> consolidado de 3.9% para el trimestre y de 5.6% para el primer semestre de 2016. Por lo tanto, Avianca Holdings ratifica su expectativa de rentabilidad en términos de margen operacional para el 2016 entre 5.5% y 7.5%. Finalmente, reiteramos nuestro compromiso con todos los stakeholders de continuar enfocados en mejorar la rentabilidad y competitividad, en la medida que ponemos a nuestros clientes como el eje fundamental de nuestra estrategia.

Cordialmente,



**Hernán Rincón**  
Presidente Ejecutivo

Indicadores Financieros y Operacionales	2T-15	2T-16	Δ Vs. 2T-15
ASK's (mm)	10,780	11,575	7.4%
RPK's (mm)	8,488	9,037	6.5%
Total Pasajeros (en millones)	6,936	7,073	2.0%
Factor Ocupación	78.7%	78.1%	-67bp
Salidas	74,082	75,938	2.5%
Horas Bloque	134,653	141,440	5.0%
Stage length (km)	987	1,012	2.5%
Consumo Combustible Galones (000's)	112,045	120,446	7.5%
Yield (centavos)	9.8	8.2	-16.1%
RASK (centavos)	9.8	8.3	-15.2%
PRASK (centavos)	7.7	6.4	-16.8%
CASK (centavos)	9.8	8.1	-17.4%
CASK ex. combustible (centavos)	7.3	6.5	-11.3%
CASK Ajustado(centavos)	9.8	8.0	-18.1%
CASK ex. Combustible Ajustado (centavos)	7.3	6.4	-12.3%
Tasa de cambio (promedio) COP/USD	\$ 2,501.8	\$ 3,249.0	29.9%
Tasa de cambio (cierre de periodo) COP/USD	\$ 2,585.1	\$ 3,022.4	16.9%
WTI (promedio) por barril	\$ 57.8	\$ 45.4	-21.5%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$ 16.1	\$ 8.2	-49.2%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$ 74.0	\$ 53.6	-27.5%
Precio Combustible por Galón (incluyendo hedge)	\$ 2.44	\$ 1.58	-35.0%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1,061.3	\$ 966.2	-9.0%
EBITDAR (\$M)	\$ 135.7	\$ 166.3	22.6%
<i>Margen EBITDAR</i>	12.8%	17.2%	443 bp
EBITDA (\$M)	\$ 53.0	\$ 89.4	68.6%
<i>Margen EBITDA</i>	5.0%	9.3%	426 bp
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 0.8	\$ 25.5	3048.2%
<i>Margen Operacional</i>	0.1%	2.6%	257 bp
Utilidad Neta (\$M)	\$ (22.8)	\$ (23.2)	-1.9%
<i>Margen Utilidad Neta</i>	-2.1%	-2.4%	-26 bp
EBITDAR (Ajustado) (\$M)	\$ 140.0	\$ 178.4	27.5%
<i>Margen EBITDAR (Ajustado)</i>	13.2%	18.5%	528 bp
EBITDA (Ajustado) (\$M)	\$ 57.3	\$ 101.5	77.1%
<i>Margen EBITDA (Ajustado)</i>	5.4%	10.5%	510 bp
Utilidad Operacional (Ajustado) (\$M)	\$ 5.1	\$ 37.6	636.3%
<i>Margen Operacional (Ajustado)(\$M)</i>	0.5%	3.9%	341 bp
Utilidad Neta Ajustada (\$M)	\$ (24.8)	\$ (4.0)	83.9%
<i>Margen Utilidad Neta (Ajustado)</i>	-2.3%	-0.4%	192 bp

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

2 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)

3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) - (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR

## Comentarios a los Resultados del 2T 2016

El segundo trimestre del año fue un buen trimestre para la compañía registrando una utilidad operacional (EBIT<sup>1</sup>) de \$37.6 millones y un margen operativo de 3.9%, superior en 341pbs al margen reportado en el mismo periodo del año pasado. Lo anterior, es el resultado de una reducción de 12.1% en los costos operacionales totales<sup>1</sup>, en la medida en que la Compañía continúa capturando los beneficios de los menores costos del combustible y las eficiencias generadas por las iniciativas de control y recorte de gastos. De esta manera, el costo por silla disponible por kilómetro volado excluyendo combustible (CASK ex-fuel<sup>1</sup>), disminuyó 12.3% a 6.37 centavos. Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por una caída de 9.0% en los ingresos totales, toda vez que los ingresos de pasajeros siguen presionados por la depreciación del peso colombiano, y consecuentemente por menores *yields*,

Los ingresos operacionales alcanzaron \$966.2 millones durante el periodo. Esto representa una disminución de 9.0% comparado con el mismo periodo de 2015, debido principalmente a una caída de 10.7% en los ingresos de pasajeros en la medida en que los *yields* cayeron 16.1%. Los ingresos de Carga y Otros, que representan el 23.3% de los ingresos totales, registraron una disminución de 2.9% alcanzando \$225.3 millones durante el trimestre. Lo anterior es el resultado de una caída de 2.3% en la tarifa promedio así como de una disminución en las toneladas totales transportadas, asociadas a un menor volumen de importaciones desde Norteamérica hacia Colombia, Brasil y Ecuador. Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por mayores ingresos de *Courier*.

Durante el 2T2016, el programa de lealtad *LifeMiles* continuó registrando resultados positivos, los ingresos incrementaron 33.5% con respecto al mismo periodo de 2015. En cuanto al crecimiento de socios, el trimestre finalizó con más de 6.7 millones de miembros, un incremento de 9.3% con respecto al 2T2015. Asimismo, el programa de coalición con minoristas continuó expandiéndose, de esta manera el número de socios comerciales registró un crecimiento de 13.2%, ubicándose en 300. Finalmente, en términos de tarjetas de crédito de marca compartida, *LifeMiles* finalizó el trimestre con más de 485.000 tarjetas activas, un crecimiento de 25.5% con respecto al 2T2015.

A lo largo del trimestre, la Compañía transportó más de 7.0 millones de pasajeros, un incremento de 2.0% respecto al 2T 2015. El tráfico de pasajeros creció levemente por debajo de la capacidad (ASKs), lo que llevó a un factor de ocupación consolidado de 78.1%, en la medida en que la capacidad incorporada durante la segunda mitad del 2015 continuó madurando durante el primer semestre de 2016. De esta manera, durante junio 2016 las rutas a Europa alcanzaron un factor de ocupación consolidado promedio de 92.8% y la ruta Bogotá-Los Ángeles de 86.6%. Asimismo, durante el trimestre las cifras de tráfico de pasajeros a Suramérica y el Caribe continuaron incrementándose a 7.8% y 10.0% respectivamente.

Durante el trimestre, los costos operacionales<sup>1</sup> alcanzaron \$928.6 millones, una disminución de 12.1% frente al mismo periodo del 2015. Lo anterior, se debió principalmente a una caída de 30.1% en los costos de combustible, asociados a menores precios del *jet fuel*, y a una disminución de 23.4% en la línea de Mercadeo y Ventas debido principalmente al nuevo acuerdo con Amadeus y al impacto positivo de la depreciación del peso colombiano. Asimismo, el gasto por arrendamiento de aeronaves disminuyó 6.9% en la medida en que las incorporaciones de flota durante los últimos doce meses, tales como los Boeing B787, se han financiado principalmente a través de *leases* financieros con condiciones más favorables. Estos resultados se vieron parcialmente contrarrestados por un incremento de 22.3% en Depreciaciones y Amortizaciones, asociado a un ajuste en la vida útil y el valor residual de algunas familias de aeronaves, producto a cambios en los precios de mercado. Adicionalmente, durante el periodo se inició la amortización de activos pre-operativos tales como el centro de mantenimiento y reparaciones MRO.

<sup>1</sup> Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

<sup>2</sup> 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)

<sup>3</sup> Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) – (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible, a finales del 2T2016, se tenían cubiertos 148.7 millones de galones, de los cuales 122.1 millones de galones corresponden a aproximadamente un 57.5% del volumen total esperado a ser consumido durante el 2016. El volumen restante representa alrededor de 3% del volumen total esperado a ser consumido entre 2017 y 2018. El precio promedio de las coberturas fue de \$1.38/galón. Durante 2016 se espera que los gastos de coberturas oscilen entre \$5.0 y \$7.0 millones trimestrales, que nos permitirán limitar los mismos y capturar beneficios adicionales de los menores precios del combustible durante el año.

En línea con el plan de flota de la Compañía, entre abril y junio de 2016, se incorporó un Airbus A320S en tanto se retiraron de la operación tres A319 y dos Embraer E190. El retiro de las dos aeronaves de la familia Embraer es parte del proceso de optimización de flota que la Compañía puso en marcha con el objetivo de reducir la complejidad operacional. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 174 aeronaves.

La Compañía registró gastos no operacionales por \$47.2 millones durante el segundo trimestre de 2016, comparado con un gasto de \$25.5 millones para el mismo periodo de 2015. Los gastos no operacionales incluyen gastos de intereses derivados de deuda incremental de flota, deuda corporativa y pérdidas por exposición cambiaria. Adicionalmente, la compañía registró una pérdida neta por diferencia en cambio de \$12.4 millones, comparado con una ganancia de \$4.4 millones para el mismo periodo de 2015. Esta utilidad por diferencia en cambio consiste en la ganancia (o pérdida) neta de los activos y obligaciones monetarias denominadas en pesos colombianos, pesos argentinos y bolívares venezolanos, 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 finalizaron el trimestre en \$372.3 millones. Incluyendo los depósitos bancarios a corto plazo, la caja y equivalentes de efectivo ajustados e inversiones disponibles para la venta (otros activos corrientes) alcanzaron \$406.2<sup>2</sup> millones, lo que equivale a un 9.8% de los ingresos de los últimos doce meses. A junio 30, 2016 la Compañía valoró su posición en efectivo en Venezuela, a la tasa de cambio DICOM correspondiente de 628.3 VEF por 1.00 USD, lo cual resultó en una pérdida no operacional por diferencia en cambio de \$4.8 millones. Por consiguiente, el remanente de caja en Venezuela, equivalente a \$1.6 millones fue clasificado de la siguiente manera: \$0.9 millones como caja y equivalentes, que se esperan utilizar durante los siguientes tres meses como parte de la operación normal y \$0.7 millones como caja restringida de corto plazo que se espera utilizar en los siguientes nueve meses..

En línea con la estrategia de desapalancamiento, al 30 de junio de 2016, el múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR<sup>3</sup>) de la Compañía disminuyó a 6.3 veces, desde 6.8 veces registrado al 31 de Diciembre de 2015. La deuda de largo plazo de la Compañía llegó a \$2.93 billones mientras que los pasivos totales finalizaron el trimestre en \$5.0 billones.

## Perspectivas 2016 – Outlook

Finalmente, continuaremos ejecutando iniciativas de ahorro de costos, así como proyectos generadores de ingresos, los cuales esperamos continúen generando resultados positivos durante los próximos dos años. De esta manera, la Compañía reafirma su perspectiva de margen EBIT para el 2016 como sigue 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%

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

2 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)

3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) – (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR

## Análisis por ASKs (en US\$ centavos)

	2T2015	2T2016	Var %
<b>Ingresos Operacionales</b>			
Pasajeros	7,69	6,40	-16,8%
Carga y otros	2,15	1,95	-9,6%
<b>Ingresos Operacionales Totales</b>	<b>9,85</b>	<b>8,35</b>	<b>-15,2%</b>
<b>Gastos Operacionales</b>			
Operaciones de Vuelo	0,14	0,13	-5,5%
Combustible	2,53	1,65	-34,9%
Operaciones de tierra	0,95	0,88	-7,3%
Renta de aviones	0,77	0,66	-13,3%
Servicios a Pasajeros	0,33	0,31	-4,4%
Mantenimiento y reparaciones	0,68	0,60	-11,6%
Tráfico Aéreo	0,48	0,43	-10,8%
Mercadeo y ventas	1,49	1,06	-28,6%
Generales, administrativos y otros	0,37	0,44	19,3%
Salarios, sueldos y beneficios	1,62	1,41	-13,2%
Depreciación y amortización	0,48	0,55	13,9%
<b>Gastos Operacionales Totales</b>	<b>9,84</b>	<b>8,13</b>	<b>-17,4%</b>
<b>Utilidad Neta</b>	<b>0,01</b>	<b>0,22</b>	<b>2831,9%</b>
CASK Total	9,84	8,13	-17,4%
CASK ex. Fuel	7,31	6,48	-11,3%
CASK Total ajustado	9,80	8,02	-18,1%
CASK ex. Fuel ajustado	7,27	6,37	-12,3%
<b>Yield</b>	<b>9,77</b>	<b>8,20</b>	<b>-16,1%</b>

## Reconciliación de Métricas Financieras No IFRS

En USD\$ millones

	2T2015	2T2016	Var %
Utilidad Neta Reportada	(22,8)	(23,2)	-1,9%
Items Especiales (Ajustes):			
(-) Utilidad en Venta de Propiedad y Equipo (F100)	-	-2,0	
(+) Pérdida en Venta de Propiedad y Equipo (A319)	-	6,4	
(+) Ajuste Valor Razonable de Aeronaves	-	7,7	
(+) Foreign Object Damage	4,3	-	
(-) Instrumentos Derivados	1,9	5,3	
(-) Utilidad (Pérdida) por Diferencia en Cambio	4,4	-12,4	
<b>Utilidad Neta Ajustada</b>	<b>(24,8)</b>	<b>(4,0)</b>	<b>83,9%</b>

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

2 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)

3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) - (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR

## Reconciliación de Gastos Operacionales por ASK excluyendo ítems especiales

En US centavos

	2T2015	2T2016	Var %
CASK Total Reportado	9,84	8,13	-17,4%
Combustible	2,53	1,65	
CASK Total Reportado Excluyendo Combustible	7,31	6,48	-11,3%
(-) Utilidad en Venta de Propiedad y Equipo (F100)	-	0,02	
(+) Pérdida en Venta de Propiedad y Equipo (A319)	-	(0,06)	
(+)Ajuste Valor Razonable de Aeronaves	-	(0,07)	
(+) Foreign Object Damage	(0,0)	-	
<b>CASK Total excluyendo Combustible e Items Especiales</b>	<b>7,27</b>	<b>6,37</b>	<b>-12,3%</b>

## Calculo EBITDAR Ajustado excluyendo ítems especiales

En US\$ millones

	2T2015	2T2016	Var%
Ingresos Operacionales	1.061,3	966,2	
Gastos Operacionales	787,6	750,0	
Combustible	272,9	190,7	
<b>Utilidad Operacional</b>	<b>0,81</b>	<b>25,5</b>	<b>3048,2%</b>
(-) Utilidad en Venta de Propiedad y Equipo (F100)	-	(2,0)	
(+) Pérdida en Venta de Propiedad y Equipo (A319)	-	6,4	
(+)Ajuste Valor Razonable de Aeronaves	-	7,7	
(+) Foreign Object Damage	4,3	-	
<b>Utilidad Operacional Ajustada</b>	<b>5,1</b>	<b>37,6</b>	<b>636,3%</b>
<i>Margen</i>	<i>0,5%</i>	<i>3,9%</i>	
(+) Depreciación y amortización	52,2	63,9	
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>57,3</b>	<b>101,5</b>	<b>77,1%</b>
<i>Margen</i>	<i>5,4%</i>	<i>10,5%</i>	
(+) Arrendamiento de aeronaves	82,6	76,9	
<b>EBITDAR Ajustado</b>	<b>140,0</b>	<b>178,4</b>	<b>27,5%</b>
<i>Margen</i>	<i>13,2%</i>	<i>18,5%</i>	

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

2 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)

3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) - (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR



## Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales para el periodo de seis meses terminado el 30 de Junio de 2015 y 2016 (No auditados en USD miles)

	2016	2015
Pasajeros	\$ 1.532.733	\$ 1.728.428
Carga y otros	438.412	448.581
<b>Total Ingresos Operacionales</b>	<b>1.971.145</b>	<b>2.177.009</b>
<b>Gastos operacionales:</b>		
Operaciones de vuelo	27.810	33.090
Combustible de aeronaves	356.380	538.008
Operaciones terrestres	203.632	205.347
Arrendamiento de aeronaves	156.515	162.311
Servicios a pasajeros	71.587	72.037
Mantenimiento y reparaciones	142.851	153.270
Tráfico aéreo	99.465	100.819
Mercadeo y ventas	278.934	315.029
Generales, administrativos y otros	91.029	85.791
Salarios, sueldos y beneficios	318.250	344.217
Depreciación y amortización	126.912	109.273
<b>Total gastos operacionales</b>	<b>1.873.365</b>	<b>2.119.192</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>97.780</b>	<b>57.817</b>
Otros Ingresos (Gastos) No Operacionales		
Gastos por intereses	(89.573)	(78.284)
Ingresos por intereses	6.457	10.484
Instrumentos derivados	4.521	1.562
Diferencial cambiario	(29.787)	27.743
<b>Utilidad antes de impuesto de renta</b>	<b>(10.602)</b>	<b>19.322</b>
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	(13.798)	(12.859)
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	4.407	4.195
Total gasto por impuesto sobre la renta	(9.391)	(8.664)
<b>Utilidad neta del periodo</b>	<b>\$ (19.992)</b>	<b>\$ 10,658</b>

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

2 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)

3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) – (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR

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

	A 30 de Junio de 2016	A 31 de Diciembre de 2015
	(No Auditados)	(Auditados)
<b>Activo</b>		
<b>Activos corrientes:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	372,344	479,381
Efectivo restringido	4,642	5,397
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	294,431	279,620
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	27,831	23,073
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	74,191	68,768
Gastos pagados por anticipado	47,036	45,708
Activos mantenidos para la venta	7,677	3,323
Depósitos y otros activos	159,736	130,724
<b>Total Activos Corrientes</b>	<b>987.888</b>	<b>1.035.994</b>
<b>Activos no corrientes:</b>		
Inversiones disponibles para la venta	71	793
Depósitos y otros activos	177.311	246.486
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	99.176	59.713
Activos intangibles	408.404	413.766
Impuesto diferido activo	17.341	5.847
Propiedades y equipo, neto	4.589.054	4.599.346
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>5.291.357</b>	<b>5.325.951</b>
<b>Total Activos</b>	<b>6.279.245</b>	<b>6.361.945</b>

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

2 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)

3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) – (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR

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

	A 30 de Junio de 2016	A 31 de Diciembre de 2015
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
<b>Pasivos corrientes:</b>		
Porción corriente de deuda a largo plazo	403.547	\$ 412.884
Cuentas por pagar	482.118	480.592
Cuentas por pagar con partes relacionadas	10.604	9.449
Gastos acumulados	111.776	118.192
Provisión para litigios	17.761	13.386
Provisión para condiciones de retorno	66.970	52.636
Beneficios de empleados	35.372	32.876
Ingresos diferidos por transporte no devengado	496.017	433.575
Otros pasivos	14.102	12.691
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>1.638.267</b>	<b>1.566.281</b>
<b>Pasivos no corrientes:</b>		
Deuda a largo plazo	2.928.059	3.060.110
Cuentas por pagar	3.069	3.599
Provisión para condiciones de retorno	104.785	109.231
Beneficios de empleados	158.115	127.720
Pasivo por impuesto diferido	20.438	13.475
Ingresos diferidos por transporte no devengado	90.377	93.519
Otros pasivos no corrientes	24.501	15.375
<b>Total Pasivos no corrientes</b>	<b>3.329.344</b>	<b>3.423.029</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>4.967.611</b>	<b>4.989.310</b>
<b>Patrimonio:</b>		
Acciones comunes	82.600	82.600
Acciones preferentes	42.023	42.023
Otras reservas de capital	458	—
Capital adicional pagado en acciones comunes	234.567	234.567
Capital adicional pagado en acciones preferentes	469.273	469.273
Utilidades retenidas	446.713	507.132
Revaluación y otras reservas	18.394	18.394
<b>Total de Patrimonio Atribuible a la Compañía</b>	<b>1.294.028</b>	<b>1.353.989</b>
Participación no controladora	17.606	18.646
<b>Total patrimonio</b>	<b>1.311.634</b>	<b>1.372.635</b>
<b>Total Pasivos y Patrimonio</b>	<b>6.279.245</b>	<b>\$ 6.361.945</b>

### 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 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.

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes

2 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)

3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) - (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR

## 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 pasajeros pago dividido por pasajeros pago kilometro (RPKs).

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes  
2 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)  
3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) – (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR



**La Compañía reportó las cifras correspondientes al 2T 2016 a la Superintendencia Financiera de Colombia y a la *Securities and Exchange Commission* el 19 de agosto posterior al cierre de mercado.**

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

1 Cuando se indique, las cifras de 2T2016 excluyen los siguientes ítems: \$2.0M: Utilidad contable en la venta de un Fokker 100; \$6.4M: Pérdida contable en la venta de un Airbus A319; \$7.7M: Pérdida contable en el ajuste del valor razonable de aeronaves. Para efectos de comparación las cifras 6M y del 2Q2015 excluyen gastos extraordinarios no recurrentes informados en los reportes correspondientes  
2 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)  
3 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Rentas Anuales x 7) – (Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la venta)) / EBITDAR