

## Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional<sup>1</sup> de \$83.4 millones para el tercer trimestre de 2016

**Bogotá, Colombia, 07 de noviembre de 2016.** - Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados para el tercer trimestre de 2016 (3T 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 tercer trimestre de 2015 (3T 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 tercer trimestre de 2016

- Durante el tercer trimestre del año, la utilidad operacional (EBIT) de Avianca Holdings registró un incremento, ubicándose en \$83.4 millones, mientras que el margen operativo fue de 7.9%, superior en 36pbs<sup>1</sup> al margen reportado en el mismo periodo del año pasado. Lo anterior, es resultado de las eficiencias derivadas del programa de reducción de costos, así como por el cambio en la estrategia de *hedging*. Por su parte los ingresos operacionales<sup>1</sup> se ubicaron en \$1.1 billones.
- Los resultados del 3T 2016 obedecen principalmente a una disminución de 3.1% en los costos operacionales totales<sup>1</sup> en la medida que la Compañía continúa capturando mayores beneficios asociados al cambio en la estrategia de coberturas y por una estructura de costos más eficiente. Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por una disminución de 7.6% en los ingresos de Cargo y Otros<sup>1</sup>, y una leve caída de los ingresos de pasajeros (1.7%).
- Durante el 3Q2016 los *yields* se ubicaron en 8.8 centavos, lo que representa un incremento de 7.4% cuando se compara con los *yields* reportados en el 2T 2016. Es importante mencionar que esta evolución no se presentaba desde el segundo trimestre de 2014. Lo anterior estuvo soportado por un incremento de 5.9% en las cifras de tráfico medido en RPK's, respecto al mismo trimestre del año anterior.
- El costo ajustado por silla disponible por kilómetro volado (CASK)<sup>1</sup> disminuyó 6.0% a 8.2 centavos, comparado con 8.7 centavos en el 3T 2016. Lo anterior, es principalmente resultado de la caída en los precios del combustible, los cuales registraron una reducción de 10% durante el trimestre, así como por una disminución de 16.6% en los costos de mantenimiento y reparaciones. Por otra parte, como resultado de las eficiencias alcanzadas producto de las iniciativas de control de costos y gastos, el costo por silla disponible por kilómetro volado excluyendo combustible (CASK ex-fuel<sup>1</sup>), disminuyó 0.5% a 6.4 centavos.
- La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas EBITDAR<sup>1</sup> para el 3T 2016, alcanzó \$229.1 millones, mientras que el margen EBITDAR fue de 21.6%, un incremento de 118pbs<sup>1</sup> con respecto al 3T 2015.
- La utilidad neta ajustada, excluyendo ítems especiales se ubicó en \$47.6 millones, de esta manera el margen neto ajustado<sup>1</sup> fue de 4.5%.
- En línea con el plan estratégico de desapalancamiento, el múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR) de la Compañía disminuyó a 5.99 veces, desde 6.79 registrado al cierre de 2015, en la medida que la compañía redujo su deuda total en \$224.6 millones, de la mano de la mejora en rentabilidad.
- La capacidad medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro volado) creció 3.1% durante el 3T 2016 debido principalmente al efecto anualizado del incremento de capacidad a Europa que se llevó a cabo durante 2015. Adicionalmente, las cifras de tráfico internacional, principalmente a Suramérica, Norteamérica y Europa continuaron registrando un comportamiento robusto. De esta manera, durante el 3T 2016 el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajeros pagos kilómetro volado) creció 5.9%, registrando un factor de ocupación consolidado de 83.5%.
- Entre julio y septiembre de 2016, la compañía incorporó a su flota, un Airbus A319S y dos aeronaves de cabina ancha Boeing 787-8. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 177 aeronaves.

### Financieros

(9 meses terminados el 30 de septiembre)

(\$ millones)	9M-15	9M-16
Ingresos	3.3Bn	3.0Bn
EBITDAR	542.3	610.3
EBIT	129.9	181.2
EBITDAR <sup>1</sup>	567.7	622.4
EBIT <sup>1</sup>	155.3	193.3
Utilidad Neta	112.7	17.8
Utilidad Neta* <sup>1</sup>	108.8	55.2

\*Excluyendo Fx y Derivative Charges

(3 meses terminados el 30 de septiembre)

(\$ millones)	2015	2016
Ingresos	1.1Bn	1.1Bn
EBITDAR	212.9	229.1
EBIT	72.1	83.4
EBITDAR <sup>1</sup>	222.6	229.1
EBIT <sup>1</sup>	81.8	83.4
Utilidad Neta	102.1	37.8
Utilidad Neta* <sup>1</sup>	65.2	47.6

\*Excluyendo Fx y Derivative Charges

### Rentabilidad

(9 meses terminados el 30 de septiembre)

	9M-15	9M-16
EBITDAR %	16.5%	20.1%
EBIT %	3.9%	6.0%
EBITDAR% <sup>1</sup>	17.7%	20.9%
EBIT% <sup>1</sup>	4.8%	6.5%
Utilidad Neta%	3.4%	0.6%
Utilidad Neta%* <sup>1</sup>	3.4%	1.8%

\*Excluyendo Fx y Derivative Charges

(3 meses terminados el 30 de septiembre)

	2015	2016
EBITDAR %	19.1%	21.6%
EBIT %	6.5%	7.9%
EBITDAR% <sup>1</sup>	20.4%	21.6%
EBIT% <sup>1</sup>	7.5%	7.9%
Utilidad Neta%	9.1%	3.6%
Utilidad Neta%* <sup>1</sup>	6.0%	4.5%

\*Excluyendo Fx y Derivative Charges

### Operación

(9 meses terminados el 30 de septiembre)

	9M-15	9M-16
Pasajeros	20.99M	21.81M
ASKs	32.95Bn	35.05Bn
RPKs	26.26Bn	28.09Bn
LF	79.7%	80.2%
RASK	10.00	8.65
CASK	9.6	8.1

(3 meses terminados el 30 de septiembre)

	2015	2016
Pasajeros	7.4M	7.6M
ASKs	11.6Bn	12.0Bn
RPKs	9.4Bn	10.0Bn
LF	81.3%	83.5%
RASK	9.6	8.9
CASK	9.0	8.2

### Información de contacto:

#### Avianca Holdings S.A.

Oficina de Relación con Inversionistas  
ir@avianca.com

<sup>1</sup>En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en a rentabilidad nominal pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercado y Ventas

## Mensaje del Presidente Ejecutivo

Estimados Accionistas,

A pesar de la inestabilidad política y macroeconómica en algunos países de América Latina, durante el tercer trimestre de 2016, Avianca continuó tomando ventaja de la estabilidad en los precios del petróleo y de las monedas en los mercados clave. Como resultado, la Compañía logró ajustar su estrategia de *pricing*, permitiéndole a nuestros clientes presupuestar los gastos asociados a sus viajes con mayor facilidad y mejorando su poder adquisitivo.

Dicha estabilidad ha incentivado la demanda tanto en nuestros mercados domésticos como internacionales. El crecimiento de la capacidad en términos de ASK's ha sido consistente a través de nuestra red de rutas, ubicándose en aproximadamente 3%, en la medida en que el efecto de anualización de la capacidad incorporada en 2015, satisface las necesidades del mercado.

De esta manera, el tráfico de pasajeros medido en RPK's, creció 5.9% comparado con el mismo periodo de 2015, como resultado del incremento de la demanda en nuestros mercados domésticos y en las ventas en rutas internacionales. En particular, los servicios desde Bogotá a Buenos Aires, Los Ángeles, Londres y Madrid, registraron factores de ocupación por encima del 85%. Consecuentemente, el factor de ocupación consolidado de nuestra red de rutas, para el tercer trimestre de 2016, se ubicó en 83.5%, el más alto desde la integración entre Avianca y TACA.

De la misma manera, dada la fortaleza particular de nuestras rutas desde y hacia España, decidimos incrementar sustancialmente las frecuencias a la península ibérica, de 21 a 35 frecuencias semanales, con el objetivo de responder a la demanda de nuestros viajeros.

En línea con el plan de flota establecido a principios del año, incorporamos tres nuevas aeronaves: un Airbus A319 equipado con *sharklets* y dos aeronaves de cabina ancha Boeing 787-8. De esta manera, terminamos el trimestre con una flota operativa de 177 aeronaves.

Por otro lado, y sumado al buen desempeño en nuestra red de rutas, durante este trimestre logramos varios hitos corporativos. En primer lugar, iniciamos operaciones de nuestro nuevo Centro de Mantenimiento y Reparaciones (MRO) en Rionegro, el cual ubica a Avianca a la vanguardia de la industria del mantenimiento aeronáutico internacional. Con una inversión de más de \$50 millones, este nuevo centro de mantenimiento no solo le permitirá a la compañía, el mantenimiento simultáneo de hasta cinco aeronaves de cabina angosta, sino que también le garantiza un mejoramiento significativo en el control de costos.

Adicionalmente, y en de la mano de nuestro continuo esfuerzo por alcanzar una estructura de costos cada vez más eficiente, durante este trimestre logramos reducir nuestros costos operacionales totales<sup>1</sup> en 3.1%. Dicha reducción, obedece principalmente a la disminución de los costos de mantenimiento y entrenamiento de tripulaciones.

De la misma manera, nuestro programa de Lealtad *LifeMiles*, registró sólidos resultados durante el trimestre, es así como la base de tarjetas de crédito de marca compartida se incrementó en más de 22.3%, alcanzando 520.000 tarjetas al final del periodo. Adicionalmente, el programa terminó con más de 6.9 millones de miembros, lo que representa un crecimiento de 8.9% respecto al mismo periodo de 2015. En este sentido, el 19 de octubre de 2016, *LifeMiles* firmó una nueva alianza con el Grupo Bancolombia, una de las entidades bancarias líderes en Colombia y en Centroamérica, con más de 11 millones de clientes y \$54.5 billones de activos totales. Esta nueva alianza, es un paso importante en la consolidación de la posición competitiva de nuestro programa de lealtad en la región, ya que permitirá a nuevos clientes en cuatro nuevos mercados acumular y redimir sus millas a través de toda nuestra red de rutas.

Estos hitos, acompañados de la exitosa estrategia corporativa, resultaron en un trimestre robusto en

<sup>1</sup> En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas

términos de rentabilidad para Avianca. De esta manera, la Compañía reportó ingresos<sup>1</sup> por USD 1.1 billones en el trimestre, mientras que los costos operacionales<sup>1</sup> disminuyeron 3.1% ubicándose en USD 978.8 millones, alcanzando un margen operacional (EBIT<sup>1</sup>) de 7.9% durante el periodo. Consecuentemente, y en línea con la estrategia de desapalancamiento, Avianca redujo su deuda total durante los primeros nueve meses 2016 en más de \$224.6 millones, alcanzando así un múltiplo de apalancamiento -medido como deuda neta sobre EBITDAR- de 5.99 veces.

Durante el tercer trimestre, Avianca también avanzó en su proceso de reestructuración organizacional, que incluyó la puesta en marcha de una estructura de reporte más plana y liviana, lo que permitirá al equipo asumir en forma más efectiva los nuevos retos. En línea con lo anterior, anunciamos que Roberto Held Otero se ha unido a Avianca Holdings como nuevo Vicepresidente Senior de Finanzas (CFO), rol que asumió el pasado primero de noviembre. Previo a unirse a Avianca, Roberto se desempeñó como Vicepresidente Financiero (CFO) de PROCAFECOL S.A., compañía que comercializa café *premium* colombiano y administra la marca Juan Valdez a nivel mundial. Durante este tiempo, lideró y mejoró la automatización y eficiencia de los procesos financieros. Antes de unirse a PROCAFECOL, ocupó durante trece años posiciones *senior* en Citigroup y la Bolsa de Valores de Colombia. Dada su amplia trayectoria y experiencia profesional en el sector financiero, estoy seguro que Roberto será un activo invaluable para Avianca.

Gerardo Grajales, quien lideró al equipo financiero de la Compañía durante los últimos 14 años, estará al frente de la nueva unidad de negocios estratégicos. Esta vicepresidencia, se enfocará en desarrollar y fortalecer las distintas unidades de negocio de Avianca, tales como *LifeMiles*, Avianca Cargo, Deprisa y Avianca Services, entre otras.

Quisiera aprovechar esta oportunidad para agradecerle a Gerardo por su compromiso y por los logros obtenidos, que han transformado a Avianca en una Compañía más sólida, rentable y con un mayor reconocimiento en los mercados domésticos e internacionales.

Finalmente, a medida que nos preparamos para la temporada alta del cuarto trimestre 2016, confiamos plenamente en nuestra capacidad de cumplir con la perspectiva de rentabilidad establecida a principios del año, reafirmando nuestro *guidance* de margen operativo entre 5.5%-7.5%. De igual manera, reiteramos el compromiso con nuestros clientes en prestarles un servicio de clase mundial y continuar enfocándonos en la generación de crecimiento rentable para todos nuestros grupos de interés.

Cordialmente,



**Hernán Rincón**  
Presidente Ejecutivo

<sup>1</sup> En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas

Indicadores Financieros y Operacionales	3T-15	3T-16	Δ Vs. 3T-15
ASK's (mm)	11.618	11.973	3,1%
RPK's (mm)	9.441	9.997	5,9%
Total Pasajeros (en millones)	7.373	7.609	3,2%
Factor Ocupación	81,3%	83,5%	223bp
Salidas	75.603	76.404	1,1%
Horas Bloque	139.882	143.668	2,7%
Stage length (km)	1.021	1.026	0,4%
Consumo Combustible Galones (000's)	119.525	123.834	3,6%
Yield (centavos)	9,5	8,8	-7,1%
RASK (centavos)	9,6	8,9	-7,7%
PRASK (centavos)	7,7	7,4	-4,6%
CASK (centavos)	9,0	8,2	-9,1%
CASK ex. combustible (centavos)	6,8	6,4	-4,9%
CASK Ajustado(centavos)	8,7	8,2	-6,0%
CASK ex. Combustible Ajustado (centavos)	6,5	6,4	-0,5%
Tasa de cambio (promedio) COP/USD	\$ 2.935,6	\$ 3.249,0	10,7%
Tasa de cambio (cierre de periodo) COP/USD	\$ 3.121,9	\$ 3.022,4	-3,2%
WTI (promedio) por barril	\$ 46,4	\$ 44,9	-3,4%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$ 14,2	\$ 9,6	-32,9%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$ 60,7	\$ 54,4	-10,3%
Precio Combustible por Galón (incluyendo hedge)	\$ 2,17	\$ 1,69	-22,1%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1.116,8	\$ 1.062,2	-4,9%
EBITDAR (\$M)	\$ 212,9	\$ 229,1	7,6%
<i>Margen EBITDAR</i>	<i>19,1%</i>	<i>21,6%</i>	<i>250bp</i>
EBITDA (\$M)	\$ 132,9	\$ 149,8	12,7%
<i>Margen EBITDA</i>	<i>11,9%</i>	<i>14,1%</i>	<i>220bp</i>
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 72,1	\$ 83,4	15,7%
<i>Margen Operacional</i>	<i>6,5%</i>	<i>7,9%</i>	<i>140bp</i>
Utilidad Neta (\$M)	\$ 102,1	\$ 37,8	-62,9%
<i>Margen Utilidad Neta</i>	<i>9,1%</i>	<i>3,6%</i>	<i>(558)bp</i>
EBITDAR (Ajustado) (\$M)	\$ 222,6	\$ 229,1	2,9%
<i>Margen EBITDAR (Ajustado)</i>	<i>20,4%</i>	<i>21,6%</i>	<i>118 bp</i>
EBITDA (Ajustado) (\$M)	\$ 142,6	\$ 149,8	5,0%
<i>Margen EBITDA (Ajustado)</i>	<i>13,1%</i>	<i>14,1%</i>	<i>104 bp</i>
Utilidad Operacional (Ajustado) (\$M)	\$ 81,8	\$ 83,4	2,0%
<i>Margen Operacional (Ajustado)(\$M)</i>	<i>7,5%</i>	<i>7,9%</i>	<i>36 bp</i>
Utilidad Neta Ajustada (\$M)	\$ 65,2	\$ 47,6	-27,0%
<i>Margen Utilidad Neta (Ajustado)</i>	<i>6,0%</i>	<i>4,5%</i>	<i>(149) bp</i>

1 En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas

## Comentarios a los Resultados del 3T 2016

El tercer trimestre del año fue un buen trimestre para la Compañía registrando una utilidad operacional (EBIT) de \$83,4 millones y un margen operativo<sup>1</sup> de 7.9%, superior en 36pbs al margen reportado en el mismo periodo del año pasado. Lo anterior, es el resultado de una reducción de 3.1% en los costos operacionales totales<sup>1</sup>, en la medida en que la Compañía continúa capturando los beneficios asociados al cambio en la estrategia de cobertura implementado en 2015, el cual generó ahorros de aproximadamente \$30 millones durante el trimestre. Adicionalmente, la compañía generó eficiencias incrementales por las iniciativas de control y recorte de gastos, lo cual representó una disminución de 16.6% en los costos de mantenimiento<sup>1</sup>. De esta manera, el costo por silla disponible por kilómetro volado excluyendo combustible (CASK ex-fuel<sup>1</sup>), disminuyó 0.5% a 6.4 centavos. Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por una caída de 2.7% en los ingresos totales<sup>1</sup>, causado principalmente por una reducción del 7.6% en los ingresos de carga y otros<sup>1</sup>. Los ingresos de pasajeros disminuyeron 1.7% comparado con el mismo periodo en el 2015.

Los ingresos operacionales<sup>1</sup> alcanzaron \$1.1 billones durante el periodo. Esto representa una disminución de 2.7% comparado con el mismo trimestre de 2015, debido principalmente a una caída de 1.7% en los ingresos de pasajeros, una reducción de 7.1% de los *yields* y una caída de 7.6% de los ingresos de carga y otros<sup>1</sup>. Durante el 3Q2016 los *yields* se ubicaron en 8.8 centavos, lo que representa un incremento de 7.4% cuando se compara con los *yields* reportados en el 2T 2016. Es importante mencionar que esta evolución no se presentaba desde el segundo trimestre de 2014.

Los ingresos de Carga y Otros<sup>1</sup>, que representan el 17.1% de los ingresos totales, registraron una disminución de 7.6% durante el trimestre. Lo anterior es el resultado de la disminución de 1.7% en la tarifa promedio, y la disminución en las toneladas totales transportadas, asociadas a un menor volumen de importaciones desde Norteamérica hacia Colombia, Brasil y Ecuador.

Durante el 3T2016, el programa de lealtad *LifeMiles* continuó registrando resultados positivos, los ingresos incrementaron 11.7% con respecto al mismo periodo de 2015. En cuanto al crecimiento de socios, el trimestre finalizó con más de 6,9 millones de miembros, un incremento de 8.9% con respecto al 3T2015. Asimismo, el programa de coalición con minoristas continuó expandiéndose, de esta manera el número de socios comerciales registró un crecimiento de 6.7%, ubicándose en 303. Finalmente, en términos de tarjetas de crédito de marca compartida, *LifeMiles* finalizó el trimestre con más de 520.000 tarjetas activas, un crecimiento de 22.3% con respecto al 3T2015.

A lo largo del trimestre, la Compañía transportó más de 7,5 millones de pasajeros, un incremento de 3.2% respecto al 3T 2015. El tráfico de pasajeros (RPKs) creció por encima de la capacidad (ASKs), lo que llevó a un factor de ocupación consolidado de 83.5%, el más alto desde la integración entre Avianca y TACA. De esta manera, durante septiembre de 2016 las rutas a Europa alcanzaron un factor de ocupación consolidado promedio de 90.9% y la ruta Bogota-Buenos Aires de 89.3%, resultando en un fuerte incremento en el tráfico de pasajeros de 15.9% desde los mercados domésticos hacia sur américa.

Durante el trimestre, los costos operacionales<sup>1</sup> alcanzaron \$978,8 millones, una disminución de 3.1% frente al mismo periodo del 2015. Lo anterior, se debió principalmente a una caída de 19.3% en los costos de combustible, asociados a menores precios del *jet fuel*, y a un cambio en la estrategia de cobertura. Ajustando por el *cargo discount* y para propósitos comparativos, el rubro de mercadeo y ventas<sup>1</sup> disminuyó 3.1% comparado con el 3T 2015. Asimismo, el gasto por mantenimiento y reparaciones disminuyó 16.6% en relación con la reducción de provisiones para devolución de flota, así como por la disminución en reparaciones de motores. Estos resultados se vieron parcialmente contrarrestados por un incremento de 7.5% en salarios, asociado a un ajuste en indemnizaciones laborales relacionados a la reestructuración organizacional y un incremento en gastos de operaciones terrestres debido a un incremento en la operación.

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible, a finales del 3T2016, se tenían cubiertos 104.2 millones de galones, de los cuales 58.1 millones de galones corresponden a aproximadamente un 55% del volumen total esperado a ser consumido durante el 2016. El volumen restante representa alrededor

<sup>1</sup> En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Carga y Otros así como Mercadeo y Ventas

de 5.0% del volumen total esperado a ser consumido entre 2017 y 2018. El precio promedio de las coberturas fue de \$1.39/galón. Durante 2016 se espera que los gastos de coberturas oscilen entre \$5.0 y \$7.0 millones trimestrales, lo cual permitirá capturar beneficios adicionales de los menores precios del combustible durante el año.

En línea con el plan de flota de la Compañía, entre julio y septiembre de 2016, se incorporó un Airbus A319S y dos B787-8 de cabina ancha. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 177 aeronaves.

La Compañía registró gastos no operacionales por \$47.8 millones durante el tercer trimestre de 2016, comparado con un ingreso de \$8.1 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 \$10.0 millones, comparado con una ganancia de \$43.9 millones para el mismo periodo de 2015. Este efecto 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 \$411.3 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 \$420.9 millones, lo que equivale a un 10.3% de los ingresos de los últimos doce meses. A septiembre 30, 2016 la Compañía valoró su posición en efectivo en Venezuela, a la tasa de cambio DICOM correspondiente de 658.9 VEF por 1.00 USD, lo cual resultó en una pérdida no operacional acumulada por diferencia en cambio de \$4.9 millones. Por consiguiente, el remanente de caja en Venezuela, equivalente a \$0.4 millones fue clasificado como caja y equivalentes, que se esperan utilizar durante los siguientes tres meses como parte de la operación normal.

En línea con la estrategia de desapalancamiento, Avianca redujo su deuda total durante los primeros nueve meses 2016 en más de \$224.6 millones, alcanzando así un múltiplo de apalancamiento -medido como deuda neta sobre EBITDAR- de 5.99 veces al 30 de septiembre de 2016, desde 6.79 veces registrado al 31 de diciembre de 2015. La deuda de largo plazo de la Compañía llegó a \$2.85 billones mientras que los pasivos totales finalizaron el trimestre en \$4.94 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%

<sup>1</sup> En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas

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

	3T2015	3T2016	Var %
<b>Ingresos Operacionales</b>			
Pasajeros	7,71	7,35	-4,6%
Carga y otros	1,91	1,52	-20,4%
<b>Ingresos Operacionales Totales</b>	<b>9,61</b>	<b>8,87</b>	<b>-7,7%</b>
<b>Gastos Operacionales</b>			
Operaciones de Vuelo	0,11	0,12	10,5%
Combustible	2,24	1,75	-21,7%
Operaciones de tierra	0,86	0,93	7,4%
Renta de aviones	0,69	0,66	-3,8%
Servicios a Pasajeros	0,32	0,33	3,2%
Mantenimiento y reparaciones	0,80	0,58	-27,5%
Tráfico Aéreo	0,42	0,47	13,1%
Mercadeo y ventas	1,37	1,09	-20,7%
Generales, administrativos y otros	0,30	0,27	-10,7%
Salarios, sueldos y beneficios	1,36	1,42	4,3%
Depreciación y amortización	0,52	0,55	5,9%
<b>Gastos Operacionales Totales</b>	<b>8,99</b>	<b>8,18</b>	<b>-9,1%</b>
<b>Utilidad Neta</b>	<b>0,62</b>	<b>0,70</b>	<b>12,2%</b>
CASK Total	8,99	8,18	-9,1%
CASK ex. Fuel	6,76	6,43	-4,9%
CASK Total ajustado	8,69	8,18	-6,0%
CASK ex. Fuel ajustado	6,46	6,43	-0,5%
<b>Yield</b>	<b>9,48</b>	<b>8,81</b>	<b>-7,1%</b>

## Reconciliación de Métricas Financieras No IFRS

En USD\$ millones

	3T2015	3T2016	Var %
Utilidad Neta Reportada	102.1	37.8	<b>-62.9%</b>
Items Especiales (Ajustes):			
(-) Utilidad en Venta de Propiedad y Equipo	(0.3)	-	
(-) Instrumentos Derivados	2.7	0.3	
(-) Utilidad (Pérdida) por Diferencia en Cambio	43.9	(10.0)	
<b>Utilidad Neta Ajustada</b>	<b>55.8</b>	<b>47.6</b>	<b>-14.7%</b>

1 En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas

## Reconciliación de Gastos Operacionales por ASK excluyendo ítems especiales

En US centavos

	3T2015	3T2016	Var %
CASK Total Reportado	9.0	8.2	-9.1%
Combustible	2.2	1.8	
CASK Total Reportado Excluyendo Combustible	6.8	6.4	-4.9%
(-) Utilidad en Venta de Propiedad y Equipo	(0,00)	-	
<b>CASK Total excluyendo Combustible e Ítems Especiales</b>	<b>6.8</b>	<b>6.4</b>	<b>-4.9%</b>

## Calculo EBITDAR Ajustado excluyendo ítems especiales

En US\$ millones

	3T2015	3T2016	Var%
Ingresos Operacionales <sup>1</sup>	1,091.9	1,062.2	
Gastos Operacionales <sup>1</sup>	760.1	769.3	
Combustible	259.7	209.5	
<b>Utilidad Operacional</b>	<b>72.1</b>	<b>83.4</b>	<b>15.7%</b>
(+) Ajuste Valor Razonable de Aeronaves	2.0		
(+) Foreign Object Damage	7.7		
<b>Utilidad Operacional Ajustada</b>	<b>81.8</b>	<b>83.4</b>	
<i>Margen</i>	<i>7.5%</i>	<i>7.9%</i>	
(+) Depreciación y amortización	60.8	66.4	
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>142.6</b>	<b>149.8</b>	<b>5.0%</b>
<i>Margen</i>	<i>13.1%</i>	<i>14.1%</i>	
(+) Arrendamiento de aeronaves	80.0	79.3	
<b>EBITDAR Ajustado</b>	<b>222.6</b>	<b>229.1</b>	<b>2.9%</b>
<i>Margen</i>	<i>20.4%</i>	<i>21.6%</i>	

<sup>1</sup> En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas



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

	2016	2015
Pasajeros	\$ 2,413,119	\$ 2,623,595
Carga y otros	620,197	670,248
<b>Total Ingresos Operacionales</b>	<b>3,033,316</b>	<b>3,293,843</b>
<b>Gastos operacionales:</b>		
Operaciones de vuelo	42,742	46,203
Combustible de aeronaves	565,903	797,703
Operaciones terrestres	314,398	305,408
Arrendamiento de aeronaves	235,809	242,306
Servicios a pasajeros	111,072	109,181
Mantenimiento y reparaciones	212,190	246,124
Tráfico aéreo	156,023	149,355
Mercadeo y ventas	409,129	474,325
Generales, administrativos y otros	122,993	120,519
Salarios, sueldos y beneficios	488,599	502,705
Depreciación y amortización	193,279	170,101
<b>Total gastos operacionales</b>	<b>2,852,137</b>	<b>3.163.930</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>181,179</b>	<b>129.913</b>
Otros Ingresos (Gastos) No Operacionales		
Gastos por intereses	(131,765)	(121,292)
Ingresos por intereses	10,666	14,969
Instrumentos derivados	4,785	4,212
Diferencial cambiario	(39,836)	71,669
<b>Utilidad antes de impuesto de renta</b>	<b>25,029</b>	<b>99,471</b>
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	(19,582)	(28,883)
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	12,382	42,138
Total gasto por impuesto sobre la renta	(7,200)	13,255
<b>Utilidad neta del periodo</b>	<b>\$ 17,829</b>	<b>\$ 112,726</b>

1 En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas

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

	A 30 de Septiembre de 2016	A 31 de Diciembre de 2015
	(No Auditados)	(Auditados)
<b>Activo</b>		
<b>Activos corrientes:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 411,151	\$ 479,381
Efectivo restringido	11,157	5,397
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	312,982	279,620
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	25,434	23,073
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	79,120	68,768
Gastos pagados por anticipado	48,174	45,708
Activos mantenidos para la venta	5,112	3,323
Depósitos y otros activos	148,737	130,724
<b>Total Activos Corrientes</b>	<b>1,041,867</b>	<b>1,035,994</b>
<b>Activos no corrientes:</b>		
Inversiones disponibles para la venta	118	793
Depósitos y otros activos	158,272	246,486
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	96,735	59,713
Activos intangibles	407,363	413,766
Impuesto diferido activo	23,692	5,847
Propiedades y equipo, neto	4,540,392	4,599,346
<b>Total activos no corrientes</b>	<b>5,226,572</b>	<b>5,325,951</b>
<b>Total Activos</b>	<b>\$ 6,268,439</b>	<b>\$ 6,361,945</b>

<sup>1</sup> En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas

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

	A 30 de Septiembre de 2016	A 31 de Diciembre de 2015
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
<b>Pasivos corrientes:</b>		
Porción corriente de deuda a largo plazo	\$ 400,296	\$ 412,884
Cuentas por pagar	488,749	480,592
Cuentas por pagar con partes relacionadas	5,667	9,449
Gastos acumulados	123,332	118,192
Provisión para litigios	18,031	13,386
Provisión para condiciones de retorno	51,203	52,636
Beneficios de empleados	35,769	32,876
Ingresos diferidos por transporte no devengado	526,403	433,575
Otros pasivos	13,582	12,691
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>1,663,032</b>	<b>1,566,281</b>
<b>Pasivos no corrientes:</b>		
Deuda a largo plazo	2,848,147	3,060,110
Cuentas por pagar	2,968	3,599
Provisión para condiciones de retorno	125,931	109,231
Beneficios de empleados	173,422	127,720
Pasivo por impuesto diferido	19,208	13,475
Ingresos diferidos por transporte no devengado	92,364	93,519
Otros pasivos no corrientes	15,161	15,375
<b>Total Pasivos no corrientes</b>	<b>3,277,201</b>	<b>3,423,029</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>4,940,233</b>	<b>4,989,310</b>
<b>Patrimonio:</b>		
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	463,353	507,132
Revaluación y otras reservas	18,394	18,394
<b>Total de Patrimonio Atribuible a la Compañía</b>	<b>1,310,856</b>	<b>1,353,989</b>
Participación no controladora	17,996	18,646
<b>Total patrimonio</b>	<b>1,328,206</b>	<b>1,372,635</b>
<b>Total Pasivos y Patrimonio</b>	<b>\$ 6,268,439</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.

<sup>1</sup> En el 3T 2016, la Compañía realizó una mejora en la reclasificación de las cuentas del Sistema ERP que no tiene efecto en la rentabilidad nominal, pero para efectos de comparación afecta las líneas de Ingresos de Cargo y Otros así como Mercadeo y Ventas

## 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).