

## En el tercer trimestre de 2013 Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional consolidada de USD\$132,2 Millones un 32,2% mayor a la registrada en el mismo periodo de 2012

Bogotá, 14 de Noviembre de 2013 Avianca Holdings S.A.(NYSE:AVH, BVC:PFAVH), los siguientes resultados se refieren al tercer trimestre de 2013. 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 2012 (3T 2012), a no ser que se indique lo contrario. Avianca Holdings S.A. ("Avianca", "La compañía", "entidad emisora" o "Emisor") corresponde a las cifras e indicadores operacionales de la entidad consolidada.

### Hechos relevantes del tercer trimestre de 2013

- Avianca Holdings S.A. alcanzó una utilidad neta ajustada de USD\$99,1 millones excluyendo efectos por diferencial cambiario y ganancia en venta de activos, lo cual representa un crecimiento del 151,3% sobre la utilidad neta ajustada del mismo periodo de 2012. El margen de la utilidad neta ajustada creció 470 puntos básicos, alcanzando un 8,4%. Durante el tercer trimestre de 2013 Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias generaron una utilidad neta de USD\$35,9 millones.
- Los ingresos operacionales ascendieron a USD\$ 1.182 millones, un 9,6% por encima de los ingresos operacionales obtenidos en el tercer trimestre de 2012. Este resultado es producto del incremento de 9,4% en los ingresos de pasajeros, generado a su vez por un aumento del 3,5% en el número de pasajeros transportados. Las líneas de negocio de carga y lealtad incrementaron 10,9%.
- El ingreso por silla disponible por kilómetro (RASK) incrementó 3,6% en el tercer trimestre de 2013, mientras que el costo por silla disponible por kilómetro (CASK) para el mismo periodo incremento solamente 1,5%.
- La utilidad antes de intereses impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR) de USD\$237,5 millones creció 23,1% comparado con el 3T 2012, como resultado el margen alcanzó un porcentaje de 20,1%.
- La utilidad operacional (EBIT) alcanzó un valor de USD\$ 132,2 millones, presentando un incremento de 32,2% comparado con los USD\$ 100,0 millones obtenidos en el 3T 2012. El margen operacional para el 3T de 2013 subió a 11,2% comparado con 9,3% registrado en el 3T 2012. Este resultado se da tras un mayor incremento en los ingresos operacionales respecto a los costos.
- La capacidad, medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro), se incrementó 5,87% durante el 3T 2013. Este resultado se explica principalmente por la expansión de la operación en nuestros principales

### Financieros

(Primeros 9 meses terminado Sep 30)

	2012	2013
Ingresos	3.157,4m	3.405,1m
EBITDAR	482,8m	582,4m
EBIT	193,9m	270,2m
Ingreso Neto	10,5m	183,4m
Ingreso Neto*	86,2m	168,3m

(Primeros 9 meses terminado Sep 30)

\*Excluyendo Items Especiales

	3T-12	3T-13
Ingresos	1.078,4m	1.182,0m
EBITDAR	193,0m	237,5m
EBIT	100,0m	132,2m
Ingreso Neto	56,2m	35,9m
Ingreso Neto*	39,4m	99,1m

\* Excluyendo Items Especiales

### Rentabilidad

	2012	2013
EBITDAR %	15,3%	17,3%
EBIT %	6,1%	7,9%
Ingreso Neto %	0,3%	5,4%
Ingreso Neto *	2,7%	4,9%

(Primeros 9 meses terminado Sep 30)

\*Excluyendo Items Especiales

	3T-12	3T-13
EBITDAR %	17,9%	20,1%
EBIT %	9,3%	11,2%
Ingreso Neto %	5,2%	3,0%
Ingreso Neto *	3,7%	8,4%

\*Excluyendo Items Especiales

### Operación

	2012	2013
Pasajeros	17,1	18,3
ASKs	27,1	28,9
RPKs	21,6	23,2
Load Factor	79,6%	80,4%
RASK	11,6c	11,8c
CASK	10,9c	10,8c

(Primeros 9 meses terminado Sep 30)

	3T-12	3T-13
Pasajeros	6,2m	6,4m
ASKs	9,5m	10,1m
RPKs	7,8m	8,3m
Load Factor	81,8%	82,0%
RASK	11,3c	11,7c
CASK	10,3c	10,4c

### Información de contacto:

Andres Ruiz

Director Relación con Inversionistas

[Andres.ruiz@avianca.com](mailto:Andres.ruiz@avianca.com)

# Avianca Holdings S.A.

mercados, la incorporación de aeronaves con mayor capacidad y un incremento del 1,1% en la operación medida en ciclos. Adicionalmente, el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajeros revenue por kilómetro) creció 5,9%, alcanzando un factor de ocupación de 82,0%, superior en 20 puntos básicos a la ocupación reportada en el tercer trimestre de 2012.

- En cumplimiento con el plan de renovación y modernización de flota la compañía incorporó en el periodo entre julio y septiembre de 2013 una aeronave Airbus A320 equipada con *sharklets*, un ATR 72-600 y un carguero A330. De este modo Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 154 aeronaves.

## Indicadores de desempeño consolidados

Indicadores de Desempeño Consolidados	3T 2012	3T 2013	Δ Vs. 3T 2012
ASK's (mm)	9.519	10.067	5,8%
RPK's (mm)	7.790	8.253	5,9%
Pasajeros Totales (en millones)	6.159	6.373	3,5%
Factor de Ocupación	81,8%	82,0%	0,2%
Ciclos	63.951	64.630	1,1%
Horas Bloque	120.089	125.037	4,1%
Distancia promedio recorrida (km)	1.265	1.276	0,9%
Consumo de combustible en galones (000's)	100.109	105.192	5,1%
Yield (centavos)	11,6	12,0	3,2%
RASK (centavos)	11,3	11,7	3,6%
PRASK (centavos)	9,5	9,8	3,4%
CASK (centavos)	10,3	10,4	1,5%
CASK ex. Fuel (centavos)	6,8	7,1	4,3%
CASK Ajustado (centavos) (1)	10,3	10,4	1,1%
CASK ex. Fuel Ajustado (centavos) (1)	6,8	7,1	3,7%
Tasa de Cambio (promedio) COP/US\$	\$ 1.797,4	\$ 1.907,7	-6,1%
Tasa de Cambio (final del periodo) COP/US\$	\$ 1.800,5	\$ 1.914,7	-6,3%
WTI (promedio) por barril	\$ 92,2	\$ 105,8	14,8%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$ 37,2	\$ 17,8	-52,1%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$ 129,3	\$ 123,6	-4,4%
Precio de combustible por Galón (incluye cobertura)	\$ 3,32	\$ 3,21	-3,4%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1.078,4	\$ 1.182,0	9,6%
EBITDAR (\$M)	\$ 193,0	\$ 237,5	23,1%
Margen EBITDAR	17,9%	20,1%	2,2%
EBITDA (\$M)	\$ 134,4	\$ 174,1	29,6%
Margen EBITDA	12,5%	14,7%	2,3%
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 100,0	\$ 132,2	32,2%
Margen Operacional (\$M)	9,3%	11,2%	1,9%
Utilidad Neta (\$M)	\$ 56,2	\$ 35,9	-36,1%
Margen Utilidad Neta	5,2%	3,0%	-2,2%
EBITDAR (Ajustado) (1) (\$M)	\$ 188,4	\$ 236,8	25,7%
Margen EBITDAR (Ajustado) (1)	17,5%	20,0%	2,6%
EBITDA (Ajustado) (1) (\$M)	\$ 129,8	\$ 173,4	33,6%
Margen EBITDA(Ajustado) (1)	12,0%	14,7%	2,6%
Utilidad Operacional (\$M) (Ajustada) (1)	\$ 95,4	\$ 131,4	37,8%
Margen Operativo (Ajustado) (1)	8,8%	11,1%	2,3%
Utilidad Neta Ajustada (\$M) (2)	\$ 39,4	\$ 99,1	151,3%
Margen Neto (Ajustado) (2)	3,7%	8,4%	4,7%

Note: (1) Se excluyó la ganancia en la venta de propiedad y equipo de los gastos operacionales: 3T 2012 ganancia of \$4.6M vs, 3T 2013 ganancia of \$0.8M,

(2) Se excluyó la ganancia en la venta de propiedad y equipo, instrumentos derivados y diferencia en cambio

## COMENTARIOS A LOS RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE DE 2013

Avianca Holdings alcanzó un ingreso operativo (EBIT) de USD\$ 132,2 millones para el 3T 2013, una mejora de 32,2% sobre los resultados del 3T de 2012. El margen del ingreso operativo (EBIT) se ubicó en 11,2%, mostrando un incremento de 190 puntos básicos sobre el mismo periodo de 2012. Estos registros reflejan la optimización de la red de rutas integrada, mejorando la conectividad a través de nuestros hubs y la experiencia al cliente, la implementación de nuestro programa de intercambiabilidad de flota, el cual está activo desde Julio de 2013, el liderazgo consolidado en nuestros mercados estratégicos, la continua diversificación de ingresos a través de diferentes unidades de negocio y esfuerzos continuos para incrementar la eficiencia y control operacional y administrativo.

Los ingresos operacionales alcanzaron USD\$ 1.182,0 millones durante el periodo, representando un incremento de 9,6% sobre el mismo periodo de 2012. Estos resultados se deben principalmente al crecimiento en los ingresos de pasajeros de 9,4% durante el periodo, como consecuencia del crecimiento de 3,5% en el número total de pasajeros transportados, pasando de 6,2 millones el 3T 2012 a 6,4 millones en 3T 2013.

La compañía continuó con su estrategia de penetración en el mercado doméstico peruano, en la cual se ha experimentado un incremento en el número de pasajeros transportados de 22,9% comparado con el 3T 2012.

Durante el trimestre la compañía agregó a San Juan de Puerto Rico como nuevo destino desde el HUB Bogotá. Adicionalmente desde Bogotá se implementó la operación hacia Cancún como nuevo destino y desde el centro de conexiones de San Salvador a Chicago. Además se incrementaron las frecuencias semanales en la red internacional y doméstica en las siguientes rutas: Guatemala-San Salvador (+7), Bogotá-Barranquilla (+7), Bogotá-Cali (+3), Bogotá-Cúcuta (+3), Arequipa-Cuzco (+3), La Habana-San Salvador (+2), Los Ángeles-San Salvador (+2) y Cali-San Salvador (+2), entre otras.

En línea con el plan de renovación y modernización de flota, entre julio y septiembre de 2013 la compañía recibió una aeronave Airbus A320 equipada con *sharklets*, un ATR 72-600 y un Carguero A330. Como resultado, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 154 aeronaves.

Los costos operacionales para el 3T 2013 se incrementaron en 7,3% alcanzando USD\$ 1.049,8 millones, incluyendo una variación de 1,5% en el costo de combustible asociado con un mayor consumo (medido en galones) de 5,1%, como resultado del crecimiento de la capacidad, parcialmente contrarrestado por una disminución en el precio de referencia (*Jet Fuel Gulf Coast, WTI+crack spread*) del 4,4%. Los gastos operacionales excluyendo el costo de combustible, para el tercer trimestre de 2012, se vieron afectados por una ganancia de USD \$ 4,6 millones relacionados a la utilidad en venta de propiedad y equipo comparado con una ganancia de USD \$ 0,8 millones registrada en el segundo trimestre de 2013. Excluyendo estos conceptos, los gastos de operación crecieron 6,9%.

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible implementada por la compañía, a finales del tercer trimestre de 2013, en los próximos 12 meses aproximadamente el 34% del consumo de combustible estimado ha sido cubierto de la siguiente manera: alrededor del 46% para 4T 2013, 43% para el 1T 2014, 48% para el 2T 2014 y 11% para el 3T 2014.

La compañía registró otros gastos no operacionales de USD\$ 88,4 millones en el tercer trimestre de 2013 comparado con USD\$ 11,2 millones para el mismo periodo de 2012. Los gastos no operacionales incluyen el valor de mercado de los instrumentos derivados (*mark-to-market losses*) de USD\$ 3,3 millones, y una pérdida neta por diferencia en cambio de USD\$ 60,6 millones comparado con una ganancia neta de USD\$ 16,1 millones para el mismo periodo de 2012. La diferencia en cambio consiste principalmente en la ganancia o pérdida neta en los activos monetarios y obligaciones denominadas en pesos colombianos COP, relacionados a la revaluación o devaluación de éstos contra el dólar estadounidense USD.

La compañía ha mejorado la estructura de su balance; caja y equivalentes de efectivo alcanzaron USD\$ 580,4 millones a finales del 3T 2013, representando un 13,5% de los ingresos de los últimos 12 meses, mejorando en 411 puntos básicos frente al 9,4% registrado en Diciembre de 2012. De esta caja USD\$270,2 millones están sujetos al control cambiario en Venezuela que están pendientes de repatriación. Adicionalmente el apalancamiento de la compañía (deuda neta ajustada a EBITDAR) decreció de 4,9x en diciembre de 2012 a 4,6x en septiembre 2013. Se espera una mejora adicional en la posición de liquidez y apalancamiento como resultado de la emisión de 100 millones de acciones preferenciales en noviembre de 2013 relacionado con nuestra oferta pública inicial en el mercado de valores estadounidense.

## Perspectiva 2013

Durante 2013, La Compañía espera continuar con la expansión de su capacidad en mercados estratégicos, por lo anterior se espera un crecimiento de ASK entre un 7% y un 8% comparado con el 2012. En términos del número de pasajeros transportados se espera un crecimiento entre 9% y 10%, como consecuencia el Factor de Ocupación debería ubicarse entre 79% y 80%.

En cuanto a la rentabilidad operacional, la compañía espera mantener márgenes entre el 7% y el 8%, por encima de los niveles de 2012 incluyendo inversiones incrementales relacionadas con la implementación de diferentes iniciativas para lograr la unificación de marca y la estandarización operacional.

Resumen	2013 Anterior	2013 Revisado
Capacidad (ASK'S) Incremento desde 2012	8% - 10%	7% - 8%
Total Pasajeros Incremento desde 2012	11% - 13%	9% - 10%
Factor de Ocupación	77% - 79%	79% - 80%
Margen EBIT	6.5% - 7.5%	7% - 8%

## RESULTADOS CONSOLIDADOS

### Ingresos Operacionales

Los ingresos operacionales ascendieron a USD\$ 1.182,0 millones en el 3T 2013, un incremento del 9,6% sobre los USD\$ 1.078,4 millones registrados en el 3T 2012, principalmente por un incremento de USD\$84,8 millones en los ingresos de pasajeros transportados, y un aumento de USD\$ 18,8 millones en los ingresos de carga y otros ingresos operacionales relacionados principalmente a un incremento en los ingresos del programa de lealtad. Nuestro ingreso operacional por ASK fue de USD\$ 11,7 centavos en el 3T de 2013, lo que representa un aumento del 3,6% frente a los USD\$ 11,3 centavos en el 3T de 2012.

*Ingresos de pasajeros.* Nuestro ingreso de pasajeros en el 3T de 2013 fue de USD\$ 990,1 millones, 9,4% mayor a los USD\$ 905,3 millones registrados en el 3T de 2012, principalmente como consecuencia de un crecimiento del 3,5% en el número de pasajeros transportados en el 3T del 2013, pasando de 6,2 millones en el 3T de 2012 a 6,4 millones en el mismo periodo de 2013. Reflejando así nuestro incremento en la capacidad medida en ASK de 5,8% para el tercer trimestre de 2013 (12,6% de crecimiento en la capacidad en mercados internacionales y 4,1% en la capacidad en mercados domésticos). El factor de ocupación creció 0,2 puntos porcentuales alcanzando 82,0%. Nuestro *yield* por pasajero creció 3.2% pasando de US\$ 11,6 centavos en el 3T del 2012 a US\$ 12,0 centavos en el 3T 2013.

*Carga y otros.* El ingreso de carga y otros alcanzó USD\$ 191,9 millones en el 3T de 2013, incrementándose un 10,9% frente a los USD\$ 173,1 millones en el 3T de 2012, principalmente como resultado de los ingresos incrementales provenientes del programa de lealtad *Lifemiles*, carga internacional y otros ingresos relacionados con servicios complementarios prestados a terceros.

## Gastos Operacionales

Los gastos operacionales totales fueron de USD\$ 1.049,8 millones en el 3T de 2013, incrementándose un 7,3% frente a los USD \$978,4 millones en el 3T del año anterior, principalmente como consecuencia de un incremento de USD\$ 17,4 millones en salarios, sueldos y beneficios relacionado principalmente a un incremento en el gasto de pensiones debido a un cambio en el cálculo actuarial, un crecimiento de USD\$ 10,9 millones en el costo de mercadeo y ventas y mayores gastos generales y administrativos de USD\$ 11,0 millones.

Nuestros gastos operacionales excluyendo el costo de combustible, se ven afectados por el beneficio de USD\$ 4,6 millones registrado en el tercer trimestre de 2012 relacionado con la ganancia en la venta de propiedad y equipo comparado con un beneficio de USD\$ 0,8 millones registrada en el tercer trimestre de 2013. Excluyendo estos dos elementos (combustible y ganancia/perdida por venta de activos) los costos operacionales crecieron 6,9%. Como porcentaje de los ingresos operacionales, los gastos operacionales disminuyeron de 90,7% en el 3T de 2012 a 88,8% en el 3T de 2013.

Los gastos operativos excluyendo el costo de combustible y el efecto de ganancia/pérdida en venta de propiedad y equipo se incrementaron a un ritmo menor, comparado con el incremento de nuestros ingresos operativos, reflejando nuestros esfuerzos por optimizar los costos controlables. Como resultado de esto, nuestro CASK excluyendo costo de combustible e ítems especiales se incrementó un 3,6% en el 3T de 2013. El detalle de los costos operacionales por silla disponible por kilómetro (CASK) es el siguiente:

	<b>Tercer Trimestre Terminado Septiembre 30,</b>		
	<b>3T 2012</b>	<b>3T 2013</b>	<b>% Variación</b>
	(en centavos de dólar)		
<b>Costos Operacionales por ASK (CASK):</b>			
Operaciones de vuelo .....	0,22	0,20	-8,8%
Combustible de aeronaves .....	3,49	3,35	-4,1%
Operaciones de tierra.....	0,86	0,87	1,5%
Renta de aviones .....	0,62	0,63	2,3%
Servicios a pasajeros .....	0,36	0,37	5,4%
Mantenimiento y reparaciones .....	0,50	0,50	-0,4%
Tráfico Aéreo .....	0,43	0,44	2,1%
Mercadeo y ventas .....	1,17	1,22	3,8%
Generales, administrativos y otros .....	0,76	0,79	3,9%
Salarios, sueldos y beneficios .....	1,56	1,65	5,6%
Depreciación y amortización.....	0,36	0,42	15,2%
Ganancia/Perdida en venta de activos (ítem especial) .....	(0,05)	(0,01)	84,4%
<b>Total.....</b>	<b>10,28</b>	<b>10,43</b>	<b>1,5%</b>
<b>Total (excluyendo combustible) .....</b>	<b>6,78</b>	<b>7,07</b>	<b>4,3%</b>
<b>Total (excluyendo combustible e ítems especiales) .....</b>	<b>6,83</b>	<b>7,08</b>	<b>3,6%</b>

*Operaciones de vuelo.* El gasto de operaciones de vuelo fue de USD\$ 19,8 millones en el tercer trimestre de 2013, un 3,6% inferior a los USD\$ 20,5 millones en el tercer trimestre de 2012, principalmente como resultado de ahorros relacionados con entrenamiento de tripulación debido a la mayor utilización de simuladores de vuelo propios, menores gastos por entrenamientos con terceros, y una disminución en las tasas de seguros, parcialmente compensado por un incremento del 4,1% en las horas bloque, relacionado con la expansión de nuestra operación en Colombia y Perú. En términos de costo unitario por ASK operaciones de vuelo disminuyó 8,8% pasando de 0,22 en el 3T de 2012 a 0,20 en el 3T de 2013.



*Combustible.* El costo de combustible fue de USD\$ 337,5 millones en el 3T de 2013, incrementándose 1,5% frente a los USD\$ 332,6 millones en el 3T de 2012, principalmente como consecuencia de un crecimiento de 5,1% en el consumo en galones durante el tercer trimestre de 2013 reflejando el crecimiento de 4.1% en las horas bloque operadas, parcialmente compensado por la disminución del precio promedio de combustible “into-plane” (precio por galón más impuesto y costos de distribución) que paso de USD\$ 3,32 por galón en el 3T de 2012 a USD\$ 3,21 por galón en el 3T de 2013. En términos de costo unitario, el costo de combustible por ASK disminuyó 4,1% en el tercer trimestre del 2013 como resultado de lo anterior.

*Operaciones de tierra.* El costo de las operaciones de tierra fue USD\$ 87,4 millones en el tercer trimestre de 2013, 7,3% superior a los USD\$ 81,4 millones registrados en el 3T de 2012, como resultado principalmente del crecimiento de tarifas de servicios de aterrizajes y rampa en Colombia y algunos aeropuertos de Estados Unidos relacionado con el uso de aviones de mayor envergadura. También incluye el incremento de los costos de navegación, los cuales aumentan como resultado del incremento en la operación. El costo unitario de operaciones de tierra por ASK creció un 1,5% pasando de 0,86 en el 3T de 2012 a 0,87 en el 3T de 2013.

*Renta de aviones.* El costo de arrendamiento de aeronaves para el tercer trimestre de 2013 fue de USD \$63.4 millones, 8,2% superior a los USD 58.6 millones registrados en el mismo periodo de 2012. Esto a raíz de la incorporación de nuevas aeronaves (dos A320s y un A330F) bajo contrato de arrendamiento operativo comparado con el 3T de 2012. En términos del costo unitario por ASK renta de aviones incrementa un 2,3% de 0.62 en el 3T de 2012 a 0.63 en el 3T de 2013.

*Servicios a Pasajeros.* El gasto en servicios a pasajeros fue US\$ 37,7 millones en el 3T 2013, un 11,4% de incremento sobre los US\$ 33,8 millones correspondientes al 3T de 2012, principalmente como resultado del incremento de 3,5% en pasajeros transportados y un mejoramiento de la experiencia a bordo relacionada con el lanzamiento de la nueva marca “Avianca”. El costo unitario de servicio a pasajeros por ASK creció de 0,36 en el 3T de 2012 a 0,37 en el 3T de 2013.

*Mantenimiento y reparaciones.* El gasto en mantenimiento y reparaciones fue de US\$ 49,9 millones en el 3T 2013, un incremento de 5,3% sobre el gasto de US\$ 47,4 millones en el 3T 2012, esto como consecuencia del incremento en horas bloque de 4,1% y del incremento en ciclos de 1,1%. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en Mantenimiento y reparaciones permanece estable en 0,50.

*Tráfico Aéreo.* El gasto en tráfico aéreo fue de USD\$ 44,6 millones en el 3T 2013, presentando un incremento de 7,9% sobre USD\$ 41,4 millones en el 3T 2012, principalmente como resultado de un crecimiento de 3,5% en el número de pasajeros transportados y el aumento de 1,1% en ciclos correspondientes al 3T 2013 comparado con el 3T 2012. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en tráfico aéreo se incrementó de 0.43 en el 3T 2012 a 0,44 en el 3T 2013.

*Mercadeo y ventas.* El gasto de mercadeo y ventas fue de USD\$ 122,5 millones en el 3T 2013 presentando un aumento de 9,8% sobre USD\$ 111,6 millones en el 3T 2012, debido principalmente a un incremento en costos relacionados con venta de tiquetes (comisiones, sistemas globales de distribución, costos de hosting) y mayores gastos de millas debido a mayor redención y promociones. En términos de costos unitarios por ASK, los gastos de mercadeo y ventas crecieron de 1,17 en 3T de 2012 a 1,22 en 3T de 2013.

*Generales, administrativos y otros.* Los gastos generales, administrativos y otros fueron de USD\$ 78,9 millones en el 3T 2013, un 16,2% de incremento comparado con el 3T 2012, debido principalmente a un gasto de \$7,0 millones relacionado con impuestos locales, la variación de \$3,8 millones relacionados con ganancia por la venta de activos en el 3T de 2012 y \$6,3 millones en provisión por contingencias, parcialmente compensados por \$7,0 millones en ahorros capturados en el trimestre. En términos de costos unitarios por ASK, los gastos generales, administrativos y otros presentaron un incremento de 3,9% pasando de 0,76 en 3T 2012 a 0,79 en 3T 2013.

# Avianca Holdings S.A.

*Salarios, sueldos y beneficios.* El gasto en salarios y beneficios fue de \$166,3 millones en el 3T 2013, presentando un incremento de 11,7% sobre \$148,9 millones en el 3T 2012, principalmente por un incremento en el costo de provisión de pensiones de \$13,9 millones debido a un cambio en el cálculo actuarial, \$1,1 millones de incremento en provisión relacionada con el nuevo plan de compensación de los pilotos, crecimiento de 2,8% en personal debido al incremento en la operación y a un ajuste promedio de salarios basado en la inflación. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en salarios y beneficios incrementó 5,6% de 1,56 en el 3T 2012 a 1,65 en el 3T 2013.

*Depreciación y amortización.* Los gastos en depreciaciones y amortizaciones fueron de USD\$ 41,9 millones en el 3T 2013, un incremento de 21,8% sobre USD\$ 34,4 millones en el 3T 2012, principalmente por un cargo de USD\$5,9 millones relacionado al proceso de retiro de la flota carguera 767. En términos de costo unitario por ASK, los gastos en depreciaciones y amortizaciones crecieron 15,2%; pasando de 0,36 en el 3T 2012 a 0,42 en el 3T 2013.

## Cálculos EBITDAR

Cifras en US\$ Millones	3T-12	3T-13	Var %
Ingresos Operacionales	1.078,4	1.182,0	
Costos y Gastos Operacionales	645,8	712,3	
Combustible de Aviones	332,6	337,5	
<b>Utilidad Operacional - EBIT</b>	<b>100,0</b>	<b>132,2</b>	<b>32,2%</b>
Margen	9,3%	11,2%	
(+) Depreciación y amortización	34,4	41,9	
<b>EBITDA</b>	<b>134,4</b>	<b>174,1</b>	<b>29,6%</b>
Margen	12,5%	14,7%	
(+) Arrendamiento de Aviones	58,6	63,4	
<b>EBITDAR</b>	<b>193,0</b>	<b>237,5</b>	<b>23,1%</b>
Margen	17,9%	20,1%	

# Avianca Holdings S.A.

## Estado De Resultados Consolidados para los trimestres terminados el 30 de septiembre 2012 y el 30 de septiembre de 2013

La siguiente tabla expresa el estado de resultados de los periodos indicados:

	3T 2012	3T 2013	3T 2012	3T 2013	De 3T 2012 a 3T 2013
	(En USD\$ miles)		(Como porcentaje de los ingresos totales)		(% Variación)
<b>Ingresos Operacionales:</b>					
Pasajeros	905.315	990.129	83,9%	83,8%	9,4%
Carga y otros	173.097	191.914	16,1%	16,2%	10,9%
Total ingresos operacionales	1.078.412	1.182.043	100,0%	100,0%	9,6%
<b>Costos y Gastos Operacionales:</b>					
Operaciones de vuelo	20.519	19.780	1,9%	1,7%	-3,6%
Combustible de aeronaves	332.567	337.476	30,8%	28,6%	1,5%
Operaciones de tierra	81.399	87.350	7,5%	7,4%	7,3%
Renta de aviones	58.563	63.367	5,4%	5,4%	8,2%
Servicios a pasajeros	33.797	37.659	3,1%	3,2%	11,4%
Mantenimiento y reparaciones	47.385	49.902	4,4%	4,2%	5,3%
Tráfico Aéreo	41.379	44.663	3,8%	3,8%	7,9%
Mercadeo y ventas	111.622	122.535	10,4%	10,4%	9,8%
Generales, administrativos y otros	67.897	78.905	6,3%	6,7%	16,2%
Salarios, sueldos y beneficios	148.872	166.263	13,8%	14,1%	11,7%
Depreciación y amortización	34.421	41.941	3,2%	3,5%	21,8%
Total gastos operacionales	978.421	1.049.841	90,7%	88,8%	7,3%
<b>Utilidad Operacional</b>	<b>99.991</b>	<b>132.202</b>	<b>9,3%</b>	<b>11,2%</b>	<b>32,2%</b>
<b>Otros ingresos (gastos) no operacionales:</b>					
Gastos financieros	(26.115)	(25.662)	-2,4%	-2,2%	-1,7%
Ingresos financieros	2.695	1.190	0,2%	0,1%	-55,8%
Instrumentos derivados	(3.911)	(3.330)	-0,4%	-0,3%	-14,9%
Diferencia en cambio	16.094	(60.609)	1,5%	-5,1%	-476,6%
Total otros ingresos no operacionales (gastos)	(11.237)	(88.411)	-1,0%	-7,5%	686,8%
<b>Utilidad antes de impuesto sobre la renta</b>	<b>88.754</b>	<b>43.791</b>	<b>8,2%</b>	<b>3,7%</b>	<b>50,7%</b>
Provisión impuesto de renta	-32.570	-7.916	-3,0%	-0,7%	-75,7%
<b>Utilidad neta</b>	<b>56.184</b>	<b>35.875</b>	<b>5,2%</b>	<b>3,0%</b>	<b>36,1%</b>



# Avianca Holdings S.A.

Estados Interinos Consolidado de Situación Financiera	Sep-13	Dec-12	Var %
	(No Auditados)	(Auditados)	
<b>Activos corrientes:</b>			
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$580.435	\$402.997	44,0%
Efectivo restringido	11.844	6.547	80,9%
Títulos valores disponibles para la venta	19.138	19.460	-1,7%
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de dudoso cobro	276.680	202.962	36,3%
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	22.479	29.427	-23,6%
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	53.191	48.796	9,0%
Gastos pagados por anticipado	60.043	54.512	10,1%
Activos mantenidos para la venta	17.645	9.832	79,5%
Depósitos y otros activos	70.928	105.028	-32,5%
<b>Total activos corrientes</b>	<b>1.112.383</b>	<b>879.561</b>	<b>26,5%</b>
<b>Activos no corrientes:</b>			
Títulos valores disponibles para la venta	14.678	13.165	11,5%
Depósitos y otros activos	227.478	221.558	2,7%
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de dudoso cobro	82.565	64.540	27,9%
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	22.644	24.001	-5,7%
Activos Intangibles	358.160	344.908	3,8%
Impuesto diferido activo	38.804	73.644	-47,3%
Propiedades y equipo, neto	3.012.965	2.699.546	11,6%
<b>Total activos no corriente</b>	<b>3.757.294</b>	<b>3.441.362</b>	<b>9,2%</b>
<b>Total activos</b>	<b>\$4.869.677</b>	<b>\$4.320.923</b>	<b>12,7%</b>
<b>Pasivos Corrientes:</b>			
Obligaciones financieras	\$348.301	\$282.145	23,4%
Cuentas por pagar	480.737	488.568	-1,6%
Cuentas por pagar con partes relacionadas	9.303	7.309	27,3%
Pasivos estimados	156.575	181.802	-13,9%
Provisión para litigios	8.861	7.903	12,1%
Provisión para condiciones de retorno	17368	7.598	128,6%
Beneficios a empleados	35.655	57.241	-37,7%
Ingresos por transporte no devengado	611.906	468.789	30,5%
Otros pasivos	17.356	29.470	-41,1%
<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>1.686.062</b>	<b>1.530.825</b>	<b>10,1%</b>
<b>Pasivos no corrientes:</b>			
Deuda a largo plazo	1.862.735	1.572.299	18,5%
Cuentas por pagar	2.768	3.041	-9,0%
Provisión para condiciones de retorno	59.035	59.297	-0,4%
Beneficios a empleados	264.752	400.831	-33,9%
Impuesto diferido pasivo	7.812	2.528	209,0%
<b>Total pasivos no corrientes</b>	<b>2.197.102</b>	<b>2.037.996</b>	<b>7,8%</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>\$3.883.164</b>	<b>\$3.568.821</b>	<b>8,8%</b>
<b>Total Patrimonio</b>	<b>986.513</b>	<b>752.102</b>	<b>31,2%</b>
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>\$4.869.677</b>	<b>\$4.320.923</b>	<b>12,7%</b>

## RECONCILIACION DE METRICAS FINANCIERAS NO IFRS

### Reconciliación de utilidad neta sin incluir elementos especiales

Cifras en USD\$ Millones	3T-12	3T-13	Var %
Utilidad neta reportada	\$ 56,2	\$ 35,9	-36,1%
Ítems especiales (ajustes):			
(-) Ganancia en venta de propiedad y equipo	\$ 4,6	\$ 0,8	
(-) Instrumentos derivados	\$ (3,9)	\$ (3,3)	
(-) Ganancia (perdida) diferencia en cambio	\$ 16,1	\$ (60,6)	
<b>Utilidad neta ajustada</b>	<b>\$ 39,4</b>	<b>\$ 99,1</b>	<b>151,3%</b>

### Reconciliación de costos operacionales por ASK excluyendo elementos especiales

Cifras en USD\$ Centavos	3T-12	3T-13	Var %
Total CASK reportado	10,3	10,4	1,5%
Combustible aviones	3,5	3,4	
Total CASK sin combustible reportado	6,8	7,1	4,3%
Ganancia en venta de propiedad y equipo	0,0	0,0	
<b>Total CASK sin Combustible e ítems especiales</b>	<b>6,8</b>	<b>7,1</b>	<b>3,7%</b>

### Cálculo EBITDAR sin elementos especiales

Cifras en USD\$ Millones	3T-12	3T-13	Var %
Ingresos operacionales reportados	1.078,4	1.182,0	
Costos y gastos operacionales	645,8	712,3	
Combustible aviones	332,6	337,5	
<b>Utilidad operacional reportada</b>	<b>100,0</b>	<b>132,2</b>	<b>32,2%</b>
(-) Ganancia en venta de propiedad y equipo	4,6	0,8	
<b>Utilidad operacional ajustada</b>	<b>95,4</b>	<b>131,4</b>	<b>37,8%</b>
(+) Depreciación y amortización	34,4	41,9	
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>129,8</b>	<b>173,4</b>	<b>33,6%</b>
Margen	12,0%	14,7%	
(+) Arrendamiento de aviones	58,6	63,4	
<b>EBITDAR Ajustado</b>	<b>188,4</b>	<b>236,8</b>	<b>25,7%</b>
Margen	17,5%	20,0%	

### **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, proyecciones y 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.