

Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional¹ ajustada de \$81.8 millones para el tercer trimestre de 2015

Bogotá, Colombia, 17 de noviembre de 2015.- Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados para el 3T de 2015. La información financiera y operativa se proporciona en millones de dólares estadounidenses, excepto cuando se indique lo contrario, y de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF/IFRS). La conciliación entre la información financiera en IFRS y la que no se encuentra en estos principios contables se puede observar en la sección de tablas financieras de este reporte. Todas las comparaciones hacen referencia al 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 2015

- Avianca Holdings SA alcanzó ingresos operacionales por \$1,120 millones. De igual manera la compañía registró una utilidad neta de 102.1 millones y un margen neto de 9.1%, 640 puntos básicos (pbs) superior a lo reportado para el mismo periodo de 2014. Por su parte la utilidad operacional EBIT¹, alcanzó los \$81.8 millones, registrando un margen operativo de 7.3%, superior en 155 pbs al margen reportado en el tercer trimestre de 2014.
- Estos resultados obedecen principalmente a una estructura de costos más eficiente y a un incremento del 20.6% en los ingresos de carga y otros. Lo anterior como resultado de la expansión de nuestro negocio de carga y el continuo crecimiento del programa de lealtad, el cual finalizó el periodo con más de 6.3 millones de miembros. Esto último, contrarrestado por una disminución en los ingresos de pasajeros del 13.4%, como consecuencia de una menor demanda impulsada por la depreciación de las divisas en la región, generando una dilución del 20.3% en los yields.
- El costo ajustado por silla disponible por kilómetro (CASK)¹ disminuyó 17.0% a 8.9 centavos en 3T2015, comparado con 10.7 centavos en el 3T 2014. Lo anterior como resultado de la caída en los precios del combustible. Durante el mismo periodo, el costo por silla disponible por kilómetro excluyendo combustible (CASK ex-fuel)¹, disminuyó 9.7% a 6.7 centavos, como resultado de la continua generación de eficiencias producto de las acciones tomadas para optimizar nuestra red de rutas, las iniciativas de control y recorte de costos, así como por el efecto positivo de tasa de cambio en los costos denominados en pesos colombianos.
- La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR)¹ para el 3T 2015, alcanzó US\$222.6 millones, mientras que el margen (EBITDAR)¹ fue de 19.9%, en comparación con 16.6% registrado en el 3T 2014.
- La capacidad medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro) se incrementó en 8.8% durante el 3T 2015. Lo anterior se debe principalmente a la apertura del nuevo servicio Bogotá – Los Ángeles y a las frecuencias incrementales en las rutas desde Bogotá a Londres y Barcelona, que pasaron de cuatro vuelos semanales a un vuelo diario. Durante el 3T 2015 el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajero pago kilómetro) creció un 8.7%, alcanzando un factor de ocupación consolidado de 81.3%.
- En línea con el continuo plan de renovación y modernización de la flota, entre julio y septiembre de 2015, la Compañía incorporó tres A320s y un A321, ambos equipados con sharklets, en tanto se retiró de la operación un A319. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 176 aeronaves.

Financieros

(9 meses terminados el 30 de septiembre)

(\$ millones)	9M-14	9M-15
Ingresos	3.5Bn	3.3Bn
EBITDAR	528.6	542.3
EBIT	170.1	129.9
EBITDAR ¹	528.6	567.7
EBIT ¹	170.1	155.3
Utilidad Neta	23.5	112.7
Utilidad Neta*	77.0	62.2

*Excluyendo Ítems Especiales

(3 meses terminados el 30 de septiembre)

(\$ millones)	3T-14	3T-15
Ingresos	1.22Bn	1.12Bn
EBITDAR	202.5	212.9
EBIT	70.3	72.1
EBITDAR ¹	202.5	222.6
EBIT ¹	70.3	81.8
Utilidad Neta	33.2	102.1
Utilidad Neta*	31.2	65.2

Rentabilidad

(9 meses terminados el 30 de septiembre)

	9M-14	9M-15
EBITDAR %	15.3%	16.5%
EBIT %	4.9%	3.9%
EBITDAR% ¹	15.3%	17.2%
EBIT% ¹	4.9%	4.7%
Utilidad Neta%	0.7%	3.4%
Utilidad Neta%*	2.2%	1.9%

*Excluyendo Ítems Especiales

(3 meses terminados el 30 de septiembre)

	3T-14	3T-15
EBITDAR %	16.6%	19.1%
EBIT %	5.8%	6.5%
EBITDAR% ¹	16.6%	19.9%
EBIT% ¹	5.8%	7.3%
Utilidad Neta%	2.7%	9.1%
Utilidad Neta%*	2.6%	5.8%

Operación

(9 meses terminados el 30 de septiembre)

	9M-14	9M-15
Pasajeros	19.3M	21.0M
ASKs	30.5Bn	32.9Bn
RPKs	24.2Bn	26.3Bn
LF	79.4%	79.7%
RASK	11.4	10.0
CASK	10.8	9.6

(3 meses terminados el 30 de septiembre)

	3T-14	3T-15
Pasajeros	6.9M	7.4M
ASKs	10.7Bn	11.6Bn
RPKs	8.7Bn	9.4Bn
LF	81.3%	81.3%
RASK	11.4	9.6
CASK	10.7	9.0

Información de contacto:

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

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada

Mensaje del Presidente Ejecutivo

Estimados Inversionistas,

El tercer trimestre de 2015 ha sido para Avianca Holdings S.A. un periodo de retos, enmarcado en un entorno económico regional que continua desarrollándose con un alto grado de incertidumbre. Los resultados de este trimestre fueron impulsados en gran medida por el fuerte desempeño de nuestros negocios de carga y lealtad y una menor estructura de costos, parcialmente contrarrestados por una disminución en los ingresos de pasajeros. Con el fin de continuar posicionándonos para un crecimiento sostenible, hemos dado pasos importantes en términos de servicio y calidad operacional para nuestros clientes.

Las iniciativas de reducción de costos y la estrategia de rediseño del itinerario de nuestra red doméstica e internacional han generado resultados positivos, los cuales deberían tener un mayor impacto en la rentabilidad en el último trimestre de 2015. Como resultado de lo anterior el indicador de cumplimiento, *On Time Performance (OTP)*, se incrementó en 1194 pbs respecto al tercer trimestre de 2014, alcanzando un 87.1%. Adicionalmente, se lograron reducciones significativas en costos que se tradujeron en una disminución de los indicadores $CASK^1$ y $CASK^1$ ex combustible de 17% y 9.7% respectivamente.

Durante el trimestre vimos una evolución positiva del tráfico de pasajeros a lo largo de nuestros mercados domésticos. De esta manera, experimentamos una mejora de 300pbs en términos del factor de ocupación, alcanzando un 79.8% para el periodo. Esto último asociado a un incremento de 12.1% en el tráfico de pasajeros (RPKs) que absorbió gran parte de la capacidad disponible. En la red internacional iniciamos el servicio directo entre Bogotá y Los Ángeles y se incrementaron las frecuencias a Londres y Barcelona, las cuales han mostrado un desempeño robusto, alcanzando factores de ocupación por encima del 80%. En consecuencia, el factor de ocupación de la red consolidada se situó en 81.3%. De cara al futuro, esperamos que la eliminación de la visa Schengen (diciembre 3, 2015) para los ciudadanos colombianos y peruanos se traduzca en un mayor tráfico de pasajeros que a su vez redunde en mejores factores de ocupación en nuestras rutas a Europa.

En aras de continuar mejorando la conectividad de la red, incrementamos frecuencias desde Bogotá a: Punta Cana, Santo Domingo y La Habana y desde Lima a Punta Cana. Adicionalmente firmamos un acuerdo de código compartido con All Nippon Airways (ANA), la aerolínea más grande de Japón. Esto permitirá que turistas y viajeros corporativos de ambas aerolíneas cuenten con una mayor conectividad entre Asia y América Latina a medida que continuamos expandiendo nuestra red de rutas más allá de Europa y las Américas.

En línea con el continuo plan de renovación y modernización de la flota, entre julio y septiembre de 2015, la Compañía incorporó tres A320s y un A321, ambos equipados con sharklets, en tanto se retiró de la operación un A319. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 176 aeronaves.

Finalmente, durante el trimestre logramos incrementar la rentabilidad en la medida en que varias de las iniciativas de ahorro de costos que se implementaron durante los últimos doce meses empezaron a producir los resultados esperados. De esta manera, alcanzamos una utilidad operacional ajustada de \$81.8 millones, alcanzando un margen operacional de 7.3%, un incremento de 155 pbs con respecto al mismo periodo de 2014.

En la medida en que Avianca Holdings continua comprometida con sus inversionistas, estamos convencidos que las medidas tomadas son las adecuadas para generar un crecimiento rentable. A pesar de la incertidumbre económica, estamos enfocados en adaptar el modelo de negocio al nuevo entorno, con el objetivo de continuar siendo un jugador líder en la industria aérea. Continuaremos ejecutando las iniciativas orientadas a la generación de valor de largo plazo para nuestros clientes, socios comerciales y accionistas.

Cordialmente,



Fabio Villegas Ramirez
Presidente Ejecutivo

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada
² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR
*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Indicadores Financieros y Operacionales

	3T-14	3T-15	Δ Vs. 3T-14
ASK's (mm)	10,683	11,618	8.8%
RPK's (mm)	8,689	9,441	8.7%
Total Pasajeros (en millones)	6,853	7,373	7.6%
Factor Ocupación	81.3%	81.3%	0.0bp
Salidas	71,963	75,603	5.1%
Horas Bloque	132.964	139.882	5.2%
Stage length (km)	986	1,021	3.5%
Consumo Combustible Galones (000's)	110,736	119,525	7.9%
Yield (centavos)	11.9	9.5	-20.3%
RASK (centavos)	11.4	9.6	-15.6%
PRASK (centavos)	9.7	7.7	-20.4%
CASK (centavos)	10.7	9.0	-16.3%
CASK ex. combustible (centavos)	7.4	6.8	-8.6%
CASK Ajustado (centavos)	10.7	8.9	-17.0%
CASK ex. Combustible Ajustado (centavos)	7.4	6.7	-9.7%
Tasa de cambio (promedio) COP/USD	\$ 1,909.6	\$ 2,935.6	53.7%
Tasa de cambio (cierre de periodo) COP/USD	\$ 2,028.5	\$ 3,121.9	53.9%
WTI (promedio) por barril	\$ 97.8	\$ 46.4	-52.5%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$ 19.6	\$ 14.2	-27.4%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$ 117.4	\$ 60.7	-48.3%
Precio Combustible por Galón (incluyendo hedge)	\$ 3.23	\$ 2.17	-32.7%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1,217.5	\$ 1,116.8	-8.3%
EBITDAR (\$M)	\$ 202.5	\$ 212.9	5.2%
<i>Margen EBITDAR</i>	16.6%	19.1%	243 bp
EBITDA (\$M)	\$ 126.4	\$ 132.9	5.2%
<i>Margen EBITDA</i>	10.4%	11.9%	152 bp
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 70.3	\$ 72.1	2.6%
<i>Margen Operacional</i>	5.8%	6.5%	68 bp
Utilidad Neta (\$M)	\$ 33.2	\$ 102.1	207.8%
<i>Margen Utilidad Neta</i>	2.7%	9.1%	642 bp
EBITDAR (Ajustado) (\$M)	\$ 202.5	\$ 222.6	10.0%
<i>Margen EBITDAR (Ajustado)</i>	16.6%	19.9%	330 bp
EBITDA (Ajustado) (\$M)	\$ 126.4	\$ 142.6	12.8%
<i>Margen EBITDA (Ajustado)</i>	10.4%	12.8%	239 bp
Utilidad Operacional (Ajustado) (\$M)	\$ 70.3	\$ 81.8	16.4%
<i>Margen Operacional (Ajustado) (\$M)</i>	5.8%	7.3%	155 bp
Utilidad Neta Ajustada (\$M)	\$ 31.2	\$ 65.2	108.7%
<i>Margen Utilidad Neta (Ajustado)</i>	2.6%	5.8%	327 bp

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada

2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Comentarios a los Resultados del 3T 2015

Avianca Holdings alcanzó una utilidad operacional (EBIT)¹ de \$81.8 millones y un margen operacional (EBIT)¹ de 7.3% para el 3T 2015, un incremento de 155 pbs cuando se compara con el mismo periodo del 2014. Lo anterior, es resultado principal de la reducción de 9.8% de los costos operacionales totales, a medida que la Compañía continúa capturando menores costos de combustible y eficiencias generadas por las iniciativas de control y recorte de costos, así como por el sólido desempeño de los negocios de carga y lealtad. Estos resultados fueron parcialmente contrarrestados por una caída en los ingresos totales de 8.3%, como consecuencia de menores *yields* de pasajeros, al mismo tiempo que el factor de ocupación permaneció estable en 81.3%.

Los ingresos operacionales alcanzaron \$1.12 billones durante el 3T 2015, lo que representa una disminución de 8.3% comparado con el mismo periodo de 2014. Estos resultados se deben principalmente a una caída de 13.4% en los ingresos de pasajeros, producto de la profundización de la depreciación de las monedas durante el periodo, lo que a su vez diluyó los *yields* en aproximadamente 20%. Los ingresos de Carga y Otros registraron un crecimiento de 20.6% alcanzando \$221.7 millones durante el 3T 2015, lo que representa un 19.8% de los ingresos totales de la Compañía. Lo anterior es el resultado del crecimiento continuo de nuestro programa de lealtad así como al continuo desarrollo del negocio de carga, que hoy integra la operación en México. De esta forma, los RTK's se incrementaron en 6.0% y el factor de ocupación de Carga finalizó el trimestre en 59.1%.

A lo largo del trimestre, la capacidad redistribuida en el mercado doméstico durante los últimos doce meses, continuó avanzando en su proceso de maduración. Las cifras de tráfico para este segmento, registraron un crecimiento de 12.1% superando el incremento de la capacidad, en más de 400 pbs. De esta manera, los factores de ocupación domésticos alcanzaron una cifra record para el año de 79.8%, lo que representa un incremento de 300 pbs cuando se compara con el mismo trimestre del año anterior. Por otro lado, la Compañía continuó con el proceso de optimización y racionalización de la red de rutas, toda vez que las medidas implementadas en la red doméstica evolucionaron positivamente y fueron realizadas durante el trimestre a la red internacional. Consecuentemente, el *On Time Performance* (OTP) se ubicó en 87.1%, superior en 1194 puntos básicos al registrado en el 3T 2014. Por otro lado, la Compañía inició la operación del nuevo vuelo directo de Bogotá a Los Ángeles e incrementó las frecuencias a Londres y Barcelona, las cuales han mostrado un desempeño robusto, alcanzando factores de ocupación por encima del 80%. En aras de continuar mejorando la conectividad de la red, la Compañía también tomó la decisión de incrementar las frecuencias desde Bogotá a Punta Cana, Santo Domingo y La Habana, así como desde Lima a Punta Cana. Consecuentemente, durante el trimestre el crecimiento de la capacidad de pasajeros, expresada en ASK's, igualó el crecimiento de 8.8% del tráfico medido en RPK's.

Durante el trimestre, la Compañía firmó un acuerdo de código compartido con *All Nippon Airways* (ANA), la aerolínea más grande de Japón. Esto permitirá que turistas y viajeros corporativos de ambas aerolíneas cuenten con una mayor conectividad entre Asia y América Latina, a medida que la red de rutas se continúa expandiendo más allá de Europa y las Américas.

Los costos operacionales¹ para el 3T 2015 disminuyeron 9.8% alcanzando \$1.03 billones. Lo anterior, es el resultado de una caída de 27.3% en los costos de combustible, a medida que el precio efectivo del *jet fuel* disminuyó 32.7%, pasando de un promedio de \$3.23 a \$2.17 por galón, contrarrestado en cierta medida por el incremento de 5.2% de las horas bloque. Por otra parte, las acciones tomadas para optimizar y racionalizar la red de rutas, así como las iniciativas de control de costos, continuaron impactando positivamente la estructura de costos, reduciendo los gastos de Tráfico Aéreo y Servicio de Pasajeros (35% y 13% respectivamente), al lograr incorporar mayores eficiencias en la planeación de tripulaciones y en la compensación de pasajeros. Adicionalmente, la depreciación de las monedas tuvo un efecto positivo principalmente sobre nuestros costos denominados en pesos colombianos, como es el caso de Salarios y Compensaciones, que registraron reducción de aproximadamente \$50 millones o 24%.

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada

² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido + Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por un incremento en los costos de Mantenimiento y Reparaciones, que ascendieron a \$83.1 millones durante el trimestre, relacionado con el mayor tamaño de nuestra flota, así como por la actualización de las tarifas relacionadas a las provisiones de mantenimiento de nuestra flota arrendada. Asimismo, Renta de Aeronaves presentó un incremento de \$3.9 millones debido al mayor tamaño de la flota, la cual pasó de 165 aviones en el 3T 2014 a 176 aviones a cierre de 3T 2015.

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible implementada, durante el tercer trimestre la Compañía tomó la decisión de cubrir el 100% del consumo de combustible esperado para el resto del 2015 –septiembre a diciembre- con condiciones fijas a un precio por barril WTI promedio equivalente a \$42 dólares. De esta manera, al 30 de septiembre de 2015 se tenían cubiertos 171.4 millones de galones a un precio promedio de \$1.84/galón. Este volumen representa aproximadamente el 40% del consumo total estimado de combustible para los próximos doce meses. Durante este último trimestre del año, la brecha entre el precio *spot* y el precio *strike* al que estas coberturas fueron negociadas se continuará cerrando. Adicionalmente y bajo la nueva estrategia con opciones *call*, los costos asociados a las coberturas deberían normalizarse en un rango de \$5.0 a \$7.0 millones trimestrales, lo cual tendrá un efecto de reducción de gastos de *hedge* y permitirá que la Compañía se beneficie en mayor medida de los menores precios del combustible.

En línea con el continuo plan de renovación y modernización de la flota, entre julio y septiembre de 2015, la Compañía incorporó tres A320s y un A321, ambos equipados con *sharklets*, en tanto se retiró de la operación un A319. De esta manera, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 176 aeronaves.

La Compañía registró ingresos no operacionales de \$8.0 millones durante el tercer trimestre de 2015, comparado con un gasto de \$27.8 millones para el mismo periodo de 2014. Los gastos no operacionales incluyen gastos de intereses derivados de deuda incremental de flota, deuda corporativa y ganancias o pérdidas por exposición cambiaria. Adicionalmente, la compañía registró una utilidad neta por diferencia en cambio de \$43.9 millones comparado con una ganancia de \$1.2 millones para el mismo periodo de 2014. Esta utilidad por diferencia en cambio consiste en la ganancia (o pérdida) neta de los activos y obligaciones monetarias denominadas en pesos colombianos 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 se ubicaron en \$630.6 millones a finales del 3T 2015. Incluyendo los depósitos bancarios a corto plazo, la caja y equivalentes de efectivo ajustados e inversiones disponibles para la venta (otros activos corrientes) alcanzaron \$657.0 millones, lo que equivale a un 14.5% de los ingresos de los últimos doce meses y a un incremento de 0.16% frente al registrado en Diciembre 31 de 2014. De esta caja, hemos logrado reducir nuestra exposición en bolívares a \$251.9 millones en depósitos bancarios al 30 de septiembre de 2015 y la cual fue clasificada de la siguiente manera: \$15.8 millones como caja y equivalentes, que se esperan utilizar durante los siguientes tres meses como parte de la operación normal; \$51.3 millones como caja restringida de corto plazo que se espera utilizar en los siguientes nueve meses; y \$184.8 millones como caja restringida de largo plazo, que la Compañía espera consumir en un plazo posterior a 12 meses.

Al 30 de septiembre de 2015, la compañía registró un múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR²) de 6.0 veces, superior al múltiplo de 5.9 veces registrado al 31 de Diciembre de 2014. Sin embargo si excluyéramos \$184.8 millones de la caja en Venezuela, reclasificada en el 3T 2015 como caja restringida de largo plazo, el múltiplo de endeudamiento sería de 6.2 veces. Lo anterior es el resultado de una menor rentabilidad acumulada (en términos de EBITDAR) durante los últimos doce meses, lo cual refleja el difícil entorno macroeconómico por el que atraviesa la región y los costos incrementales de combustible asociados a la estrategia de cobertura, los cuales se deberían normalizar a lo largo del tiempo. La deuda de largo plazo de la Compañía llegó a \$2.93 billones mientras que los pasivos totales finalizaron el trimestre en \$4.92 billones, una reducción de 2.1% con respecto al 30 de Junio, 2015.

¹ Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada

² Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) – Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Perspectiva 2015

Continuaremos ejecutando iniciativas de ahorro de costos así como proyectos generadores de ingresos que se espera generen resultados durante los próximos dos años. De esta manera, la Compañía reafirma su perspectiva de margen EBIT para el 2015 como sigue a continuación.

Perspectivas	FY 2015
Total Pasajeros (incremento con respecto a 2014)	6.0% - 8.0%
Capacidad (ASK'S) (incremento con respecto a 2014)	5.0% - 7.0%
Factor de Ocupación	78.0% - 80.0%
Margen EBIT	5.5% - 7.5%

Análisis por ASKs (en US\$ centavos)

	3T2014	3T2015	Var %
Ingresos Operacionales			
Pasajeros	9.68	7.71	-20.4%
Carga y otros	1.72	1.91	10.9%
Ingresos Operacionales Totales	11.40	9.61	-15.6%
Gastos Operacionales			
Operaciones de Vuelo	0.02	0.11	407.5%
Combustible	3.35	2.24	-33.2%
Operaciones de tierra	1.10	0.86	-21.9%
Renta de aviones	0.71	0.69	-3.3%
Servicios a Pasajeros	0.40	0.32	-20.3%
Mantenimiento y reparaciones	0.72	0.80	10.4%
Tráfico Aéreo	0.70	0.42	-40.5%
Mercadeo y ventas	1.25	1.37	9.3%
Generales, administrativos y otros	(0.00)	0.30	16906.7%
Salarios, sueldos y beneficios	1.95	1.36	-30.0%
Depreciación y amortización	0.53	0.52	-0.4%
Gastos Operacionales Total	10.74	8.99	-16.3%
Utilidad Neta	0.66	0.62	-5.6%
CASK Total	10.74	8.99	-16.3%
CASK ex. Fuel	7.39	6.76	-8.6%
CASK Total ajustado	10.74	8.91	-17.0%
CASK ex. Fuel ajustado	7.39	6.67	-9.7%
Yield	11.90	9.48	-20.3%

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada
 2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo) / EBITDAR
 *Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Reconciliación de Métricas Financieras No IFRS

En US\$ millones

	3T2014	3T2015	Var %
Utilidad Neta Reportada	33.16	102.07	207.8%
Items Especiales (Ajustes):			
(+) Actualización de las tarifas provisiones de mantenimiento			
(+) Daño por objetos externos (FOD)	-	2.00	
(-) Instrumentos Derivados	0.67	2.65	
(-) Utilidad (Pérdida) por Diferencia en Cambio	1.26	43.93	
Utilidad Neta Ajustada	31.2	65.2	108.7%

Reconciliación de Gastos Operacionales por ASK excluyendo ítems especiales

En US centavos

	3T2014	3T2015	Var %
CASK Total Reportado	10.74	8.99	-16.3%
Combustible	3.35	2.24	
CASK Total Reportado Excluyendo Combustible	7.4	6.76	-8.6%
(+) Actualización de las tarifas provisiones de mantenimiento	-	(0.07)	
(+) Daño por objeto externo (FOD)	-	(0.02)	
CASK Total excluyendo Combustible Fuel e Items Especiales	7.39	6.67	-9.7%

Calculo EBITDAR Ajustado excluyendo ítems especiales

En US\$ millones

	3Q2014	3Q2015	Var%
Ingresos Operacionales	1,217.5	1,116.8	
Gastos Operacionales	789.8	785.0	
Combustible	357.4	259.7	
Utilidad Operacional	70.26	72.1	2.6%
(+) Actualización de las tarifas provisiones de mantenimiento	-	7.71	
(+) Daño por objeto externo (FOD)	-	2.00	
Utilidad Operacional Ajustada	70.3	81.8	16.4%
<i>Margen</i>	<i>5.8%</i>	<i>7.3%</i>	
(+) Depreciación y amortización	56.14	60.83	
EBITDA Ajustado	126.40	142.63	12.8%
<i>Margen</i>	<i>10.4%</i>	<i>12.8%</i>	
(+) Arrendamiento de aeronaves	76.08	80.00	
EBITDAR Ajustado	202.47	222.62	10.0%
<i>Margen</i>	<i>16.6%</i>	<i>19.9%</i>	

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada

2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2014 y 2015 (No auditados en USD miles)

	2015	2014
Pasajeros	\$ 2,623,595	\$ 2,883,334
Carga y otros	670,248	577,365
Total Ingresos Operacionales	3,293,843	3,460,699
Gastos operacionales:		
Operaciones de vuelo	46,203	40,929
Combustible de aeronaves	797,703	1,029,617
Operaciones terrestres	305,408	292,888
Arrendamiento de aeronaves	242,306	216,256
Servicios a pasajeros	109,181	116,593
Mantenimiento y reparaciones	246,124	191,261
Tráfico aéreo	149,355	161,553
Mercadeo y ventas	474,325	438,230
Generales, administrativos y otros	120,519	110,469
Salarios, sueldos y beneficios	502,705	550,535
Depreciación y amortización	170,101	142,289
Total gastos operacionales	3,163,930	3,290,620
Utilidad de operación	129,913	170,079
Otros Ingresos (Gastos) No Operacionales		
Gastos por intereses	(121,292)	(90,752)
Ingresos por intereses	14,969	11,334
Instrumentos derivados	4,212	4,541
Diferencial cambiario	71,669	(58,099)
Utilidad antes de impuesto de renta	99,471	37,103
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	(28,883)	(11,477)
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	42,138	(2,132)
Total gasto por impuesto sobre la renta	13,255	(13,609)
Utilidad neta del periodo	\$ 112,726	\$ 23,494

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada

2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) – Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

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

	A 30 de Septiembre de 2015	A 31 de Diciembre de 2014
	(No Auditados)	(Auditados)
Activo		
Activos corrientes:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	629,877	640,891
Efectivo restringido	54,595	1,987
Inversiones disponibles para la venta	—	1,218
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	288,121	355,168
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	35,585	27,386
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	70,609	65,614
Gastos pagados por anticipado	50,688	56,065
Activos mantenidos para la venta	4,670	1,369
Depósitos y otros activos	125,001	174,128
Total Activos Corrientes	1,259,146	1,323,826
Activos no corrientes:		
Inversiones disponibles para la venta	712	237
Depósitos y otros activos	404,645	218,010
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	61,511	42,407
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	11,247	11,247
Activos intangibles	414,491	416,070
Impuesto diferido activo	56,818	35,664
Propiedades y equipo, neto	4,398,065	4,128,051
Total activos no corrientes	5,347,489	4,851,686
Total Activos	6,606,635	6,175,512

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el período y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada

2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

	A 30 de Septiembre de 2015	A 31 de Diciembre de 2014
Pasivos y patrimonio		
Pasivos corrientes:		
Porción corriente de deuda a largo plazo	403,626	458,679
Cuentas por pagar	518,217	547,494
Cuentas por pagar con partes relacionadas	8,864	13,797
Gastos acumulados	97,769	138,262
Provisión para litigios	13,051	14,157
Provisión para condiciones de retorno	60,366	61,425
Beneficios de empleados	37,153	49,193
Ingresos diferidos por transporte no devengado	465,919	461,118
Otros pasivos	31,948	127,496
Total pasivos corrientes	1,636,913	1,871,621
Pasivos no corrientes:		
Deuda a largo plazo	2,935,015	2,711,898
Cuentas por pagar	5,060	21,167
Provisión para condiciones de retorno	108,221	70,459
Beneficios de empleados	117,052	173,460
Pasivo por impuesto diferido	14,271	15,760
Ingresos diferidos por transporte no devengado	90,014	85,934
Otros pasivos no corrientes	17,481	8,466
Total Pasivos no corrientes	3,287,114	3,087,144
Total pasivos	4,924,027	4,958,765
Patrimonio:		
Acciones comunes	82,600	82,600
Acciones preferentes	42,023	42,023
Capital adicional pagado en acciones comunes	234,567	234,567
Capital adicional pagado en acciones preferentes	469,273	469,273
Utilidades retenidas	814,086	355,671
Revaluación y otras reservas	24,550	24,550
Total de Patrimonio Atribuible a la Compañía	1,667,099	1,208,684
Participación no controladora	15,509	8,063
Total patrimonio	1,682,608	1,216,747
Total Pasivos y Patrimonio	6,606,635	6,175,512

Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

Este reporte contiene declaraciones sobre expectativas futuras.

Estas pueden incluir palabras como "espera", "estima", "anticipa", "proyecta", "planea", "cree" y expresiones similares. Estas declaraciones y las declaraciones sobre creencias y expectativas de la Compañía no representan hechos históricos y se basan en los planes, proyectos actuales, estimaciones y proyecciones, por lo tanto no deben ser sobrevaloradas. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos e incertidumbres. Avianca Holdings S.A. advierte que un número importante de factores pueden causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier 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 excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada

2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR

*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)

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 excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el periodo y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada
2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) – Efectivo*) / EBITDAR
*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)



CALL DAY: NOVEMBER 17th

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

HAGA CLICK AQUÍ PARA ENTRAR

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

CLICK HERE TO ENTER

aviancaholdings.com

LifeMiles

La Compañía reportó las cifras correspondientes al 3T 2015 a la Superintendencia Financiera de Colombia y a la Securities and Exchange Commission el 17 de noviembre previo a la apertura del mercado.

Para mayor información por favor contactar a la Oficina de Relación con Inversionistas en:

ir@avianca.com

1 Cuando se indique, las cifras excluyen ítems especiales: \$1.9 millones en costos asociados a daños por objetos externos (FOD) a una de nuestras aeronaves durante el período y \$7.7 millones asociados a la actualización de tarifas y calendario de las provisiones de mantenimiento para condiciones de retorno de nuestra flota arrendada
2 Deuda neta ajustada a EBITDAR: (Porción corriente de la deuda de largo plazo + Deuda a Largo Plazo + (Intereses Anuales x 7) - Efectivo*) / EBITDAR
*Efectivo: Efectivo y equivalentes de Efectivo + Efectivo Restringido+ Instrumentos disponible para la Venta + certificados de corto plazo y depósitos bancarios (Nota 8 de los Estados Financieros) + Efectivo Restringido de Largo Plazo (Nota 11 de los Estados Financieros)