

## Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional consolidada de USD\$ 57.2 Millones en 1T 2014

Bogotá, Colombia, 15 de mayo de 2014.- Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados al 1T de 2014. 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 primer trimestre de 2013 (1T 2013), 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 primer trimestre de 2014

- Avianca Holdings S.A. registro una utilidad neta ajustada de USD\$ 31.6 millones, excluyendo ítems especiales. El margen de la utilidad neta ajustada fue de 2.9%.
- Los ingresos operacionales ascendieron a USD\$ 1.099 millones, 1.7% por debajo del 1T 2013 debido a una caída del 2.2% en los ingresos de pasajeros producto de una caída de 4.4% en el yield, lo cual fue contrarrestado por un aumento de 3.3% en el número de pasajeros transportados. Las líneas de negocio de carga y lealtad incrementaron 0.5%, mientras el factor de ocupación de carga se incrementó 100 puntos porcentuales.
- El costo ajustado por silla disponible por kilómetro (CASK) cayó 2.7% en el primer trimestre de 2014, un reflejo positivo de las iniciativas de control de costos implementadas.
- La utilidad ajustada antes de intereses impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR) alcanzó USD\$ 166.5 millones con un margen de 15.0%.
- La utilidad operacional (EBIT) alcanzó un valor de USD\$ 57.2 millones, mientras el margen operacional para el 1T de 2014 fue de 5.2%.
- La capacidad, medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro), incrementó 5.5% en el 1T 2014, resultado de la expansión de la operación en nuestros principales mercados, y la incorporación de aeronaves con mayor capacidad. Adicionalmente, el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajeros revenue por kilómetro) creció 2.3%, alcanzando un factor de ocupación consolidado de 78.4%.
- Entre enero y Marzo de 2014 y en cumplimiento con el plan de renovación y modernización de flota la compañía incorporó dos A321 y un A319, todos equipados con *sharklets*, además de dos ATR72. Para este periodo, la compañía dejó de operar y retiro seis Fokker 50 y dos Airbus A321 respectivamente. Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 152 aeronaves.

### Financieros

(Primeros 3 meses terminados Mar 31)

	1T-13	1T-14
Revenues	1.1 bn	1.1bn
EBITDAR	200.8	161.8
EBITDAR*	201.4	166.5
EBIT	102.8	50.0
EBIT*	103.4	57.2
Utilidad Neta	77.2	123
Utilidad Neta*	69.7	31.6

### Rentabilidad

(Primeros 3 meses terminados Mar 31)

	1T-13	1T-14
EBITDAR %	18.0%	14.7%
EBITDAR %*	18.0%	15.2%
EBIT %	9.2%	4.6%
EBIT %*	9.2%	5.2%
Margen Neto %	7.0%	1.5%
Margen Neto %*	6.2%	2.9%

### Operación

(Primeros 3 meses terminados Mar 31)

	1T-13	1T-14
Pasajeros	6.0m	6.2m
ASKs	9.4b	9.5b
RPKs	7.6b	7.7b
LF	80.8%	78.4%
RASK	12.0	11.1
CASK*	10.9	10.6

\*Excluyendo Ítems Especiales e incluyendo costos asociados a todas las unidades de operación.

### Información de contacto:

Andres Ruiz  
Director Relación con Inversionistas  
[Andres.ruiz@avianca.com](mailto:Andres.ruiz@avianca.com)

## Mensaje del Presidente Ejecutivo

Durante los tres primeros meses de 2014 Avianca Holdings S.A. avanzó en sus planes de transición y ajuste para seguir consolidándose como una de las empresas más eficientes y rentables de la industria aérea.

El trimestre estuvo caracterizado por algunos desafíos que estamos afrontando con éxito y que esperamos superar al finalizar 2014. Pese al impacto que estos desafíos han tenido y tendrán sobre los resultados de corto plazo, confiamos en nuestra estrategia y continuaremos enfocándonos en nuestras metas de crecimiento de largo plazo.

Ciertamente deseamos continuar sirviendo el mercado venezolano, y para ello, hemos hecho un análisis profundo de los riesgos asociados de esa operación. Asimismo nuestra responsabilidad con nuestros accionistas es minimizar el potencial impacto para la compañía, razón por la cual, hemos reducido la operación de siete a dos frecuencias diarias, la primera desde Bogotá y la segunda desde Lima, ambas con destino final Caracas.

Los resultados registrados entre enero y marzo, evidencian el reto que representó Venezuela, donde nos vimos obligados a racionalizar la capacidad. Sin embargo, gracias a la flexibilidad operativa y posicionamiento de Avianca en los mercados locales, continuamos trasladando capacidad hacia otros mercados, como es el caso del mercado doméstico colombiano y la red internacional en Norte América.

Latinoamérica continua siendo una oportunidad para la expansión de nuestro negocio, de la mano del crecimiento económico de países como Perú y Colombia, donde somos líderes y vemos posibilidad de seguir consolidando nuestro crecimiento. Adicionalmente, vale la pena mencionar que estos procesos de redistribución de capacidad dentro de la red de rutas tienen un ciclo estimado de maduración que puede durar entre seis y doce meses. Por lo tanto, estimamos nos puede tomar algún tiempo alcanzar niveles de rentabilidad similares a los observados en el mercado venezolano. En consecuencia, hemos fortalecido nuestro plan de reducción de costos, que estimamos represente una reducción de 10 puntos básicos sobre la estructura de costos totales para finales de este año.

En el primer trimestre de 2014, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias, registraron un ingreso operativo neto de USD\$ 1,099 millones, una leve reducción de 1.7% comparado con el mismo trimestre de 2013. Por su parte, la utilidad operacional ajustada fue de USD\$ 57.2 millones, con un margen operativo de 5.2%.

Los resultados alcanzados reflejan la estacionalidad de nuestro negocio y la racionalización de la capacidad en Venezuela, además de la incorporación de nuevas aeronaves. Entre las adquisiciones del trimestre están dos ATR 72 que se incorporaron para reemplazar la flota de Fokker 50, que impactó el servicio en algunas rutas y consolidó la estrategia de reincorporación de aviones a otros mercados.

Las decisiones operacionales tomadas durante el trimestre impactaron los resultados de corto plazo, pero nos permitirán posicionarnos para aumentar la rentabilidad futura. La reducción transitoria de la flota nos ha permitido examinar nuestras rutas regionales en mercados que no estaban siendo atendidos y reconectar nuevas rutas con el uso de los nuevos ATRs, que estarán en operación hacia finales de este año y sus beneficios se verán reflejados en los futuros resultados. Confiamos que nuestros esfuerzos y cambios operacionales resulten en un mejor posicionamiento de Avianca entre las compañías aéreas globales y contribuyan a aumentar la productividad y retorno a nuestros inversionistas.

Como parte de nuestro proceso de renovación y modernización de nuestra flota, Avianca Holdings incorporó, a través de sus subsidiarias, cinco nuevas aeronaves mientras se retiraron seis Fokker 50. Al mismo tiempo que se retiraron dos A320. Como resultado, nuestra flota hoy cuenta con 152 aeronaves, y a lo largo de este año esperamos las incorporaciones adicionales, lo que permitirá a nuestra flota crecer un 14% en los próximos cinco años. Adicionalmente y como parte de nuestro continuo esfuerzo para crecer nuestra red de rutas, aumentamos 13 frecuencias dentro del mercado colombiano y regional y centroamericano. Asimismo, comenzamos la comercialización de la ruta Bogotá – Londres, que empezara a operar a partir del próximo 3 de julio.

Como lo anticipamos, este será un año de retos, pero también de oportunidades. Estamos preparados para seguir creciendo, dando resultados y creando valor para nuestros inversionistas

Cordialmente,



Fabio Villegas  
Presidente Ejecutivo

## Indicadores de desempeño consolidados

Factor de Desempeño	IQ-13	IQ-14	Δ Vs. IQ-13
ASK's (mm)	9,351	9,861	5.5%
RPK's (mm)	7,559	7,734	2.3%
Total Pasajeros (en millones)	5,993	6,189	3.3%
Factor de Ocupación	80.8%	78.4%	-2.4%
Salidas	63,418	68,148	7.5%
Horas Bloque	117,767	124,047	5.3%
Stage length (km)	1,234	1,240	0.5%
Consumción de Combustible Galones(000's)	96,975	102,636	5.8%
Yield (cents)	12.4	11.9	-4.4%
RASK (cents)	12.0	11.1	-6.8%
PRASK (cents)	10.0	9.3	-7.2%
CASK (cents)	10.9	10.6	-2.1%
CASK ex, Combustible (centavos)	7.2	7.2	0.0%
CASK Ajustado (centavos) (1)	10.9	10.6	-2.7%
CASK ex, Combustible Ajustado (centavos) (1)	7.2	7.1	-1.0%
Tasa de Cambio (Promedio) COP/US\$	\$ 1,791.3	\$ 2,005.2	11.9%
Tasa de Cambio (cierre del periodo) COP/US\$	\$ 1,832.2	\$ 1,965.3	7.3%
WTI (promedio) por barril	\$ 94.3	\$ 98.7	4.7%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$ 35.6	\$ 24.1	-32.2%
US Gulf Coast ( Jet Fuel promedio) por barril	\$ 129.9	\$ 122.9	-5.4%
Precio combustible por Galón (incluyendo Hedge)	\$ 3.50	\$ 3.28	-6.4%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1,118.0	\$ 1,098.5	-1.7%
EBITDAR (\$M)	\$ 200.8	\$ 161.8	-19.4%
<i>Margen EBITDAR</i>	<i>18.0%</i>	<i>14.7%</i>	<i>-3.2%</i>
EBITDA (\$M)	\$ 134.9	\$ 91.0	-32.5%
<i>Margen EBITDA</i>	<i>12.1%</i>	<i>8.3%</i>	<i>-3.8%</i>
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 102.8	\$ 50.0	-51.3%
<i>Margen Operacional (\$M)</i>	<i>9.2%</i>	<i>4.6%</i>	<i>-4.6%</i>
Utilidad Neta (\$M)	\$ 77.2	\$ 12.3	-84.1%
<i>Margen Utilidad Neta</i>	<i>6.9%</i>	<i>1.1%</i>	<i>-5.8%</i>
EBITDAR (Ajustado) (1) (\$M)	\$ 201.4	\$ 166.5	-17.3%
<i>Margen EBITDAR (Ajustado) (1)</i>	<i>18.0%</i>	<i>15.2%</i>	<i>-2.8%</i>
EBITDA (Ajustado) (1) (\$M)	\$ 135.5	\$ 95.7	-29.4%
<i>Margen EBITDA (Ajustado) (1)</i>	<i>12.1%</i>	<i>8.7%</i>	<i>-3.8%</i>
Utilidad Operacional (\$M) (Ajustada) (1)	\$ 103.4	\$ 57.2	-47.2%
<i>Margen Operacional (Ajustado) (1)</i>	<i>9.2%</i>	<i>5.2%</i>	<i>-4.2%</i>
Utilidad Neta Ajustada (\$M) (2)	\$ 69.7	\$ 31.6	-58.3%
<i>Margen Utilidad Neta (Ajustado) (2)</i>	<i>6.2%</i>	<i>2.9%</i>	<i>-3.5%</i>

## COMENTARIOS A LOS RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE DE 2014

Avianca Holdings alcanzó un ingreso operacional ajustado (EBIT) de USD\$ 57.2 millones para el 1T 2014, mientras el margen ajustado (EBIT) fue de 5.2%. Estos registros reflejan una caída en el yield de 4.4% pese al incremento de pasajeros transportados, como resultado de la reducción y transferencia de capacidad, expresada en ASK's (sillas disponibles por kilómetro), de Venezuela a otros mercados. Consecuentemente estas medidas, tuvieron un impacto en la rentabilidad de corto plazo de Avianca, mientras las frecuencias adicionales que se desplazaron a otros mercados maduraran a fines de año. Asimismo, la optimización de la red de rutas integrada, busca limitar la exposición a Venezuela y continuar buscando diversificar las fuentes de ingresos. Todos estos esfuerzos buscan aumentar la eficiencia, y el control operacional y administrativo para mejorar y expandir la productividad.

Los ingresos operacionales alcanzaron USD\$1,099 mil millones durante el periodo, representando un disminución de 1.7% sobre el mismo periodo de 2013. Estos resultados se deben principalmente a una caída en los ingresos de pasajeros de 2.2% durante el periodo como consecuencia de una disminución de 4.4% en el yield, lo cual fue contrarrestado por un incremento de 3.3% en el número total de pasajeros transportados, los cuales aumentaron de 6.0 millones el 1T 2013 a 6.2 millones en 1T 2014. Los resultados registrados se lograron pese a la racionalización de la capacidad de Venezuela, la transferencia de capacidad a otros mercados y el retiro total de los Fokker 50 de nuestra flota. Adicionalmente, las líneas de negocio de carga y otros ingresos representaron el 16.5% de nuestros ingresos totales al alcanzar USD\$ 181.3 millones. El incremento de 0.5% comparado con el primer trimestre de 2013 se debe al incremento de los ingresos por cargo de 6.7%, que a su vez aumentaron por el crecimiento de 21.0% de ATKs, y al incremento de 25.0% de RTKs, comparado con 1T 2013, lo que resulto en un aumento del factor de ocupación de carga de 100 puntos básicos por encima del trimestre anterior alcanzando un 59%.

La compañía continuó con su estrategia de penetración y expansión en el mercado doméstico colombiano, además de incrementar la conectividad entre sus mercados domésticos (Colombia, Salvador, Perú y Ecuador) así como su red internacional en Centroamérica. Durante el trimestre la compañía añadió seis frecuencias semanales a la ruta de Bogotá – Cúcuta además de siete vuelos en la ruta de San José – Guatemala. Consecuentemente, la capacidad de pasajeros en términos de ASKs incremento en 5.5% comparado con el mismo periodo de 2013, lo cual estuvo parcialmente impactado por la reducción de capacidad neta de 3.4% en Sudamérica, reflejando el cambio de estrategia en Venezuela.

Los costos operacionales para el 1T 2014 se incrementaron en 3.3% alcanzando USD\$ 1,049 millones. Estos resultados incluyen la disminución de 1.0% en el costo de combustible asociado con una caída de 6.4% del precio de combustible "In to plane", que a su vez refleja una disminución del 5.4% del precio del Jet Fuel. Lo anterior fue parcialmente afectado por el incremento 5.8% del consumo (medido en galones) Los gastos operacionales se vieron afectados por un gasto extraordinario de mantenimiento de USD\$ 4.2 millones relacionados al retiro de la operación de las aeronaves Fokker 50, una pérdida de USD\$ 0.5 millones de la venta de equipo y una provisión de \$2.5 millones relacionada con provisiones asociadas al retiro de flota. Excluyendo estos ítems, los costos de operación crecieron 2.6%.

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible implementada por la compañía, a finales del primer trimestre de 2014 se cubrieron USD\$ 131 millones de galones de combustibles, que representan el 32% del consumo de combustible estimado los próximos 12 meses a un precio de USD\$ 2.90/ galón. Dichos galones han sido cubiertos de la siguiente manera: alrededor del 38% para el 2T 2014, 37% para el 3T 2014, y 31% para 4T 2014 a través de opciones de swaps de Heating Oil, y 22% en 1T 2015 a través de swaps de Jet Fuel.

En línea con el plan de renovación y modernización de flota, entre enero y marzo de 2014 la compañía recibió dos aeronaves Airbus A321 y un A319, todas equipadas con *sharklets*, y dos ATR72, mientras salieron de la flota y se retiraron seis Fokker 50 y dos A321, respetivamente. Como resultado, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 152 aeronaves.

La compañía registró otros gastos no operacionales de USD\$ 34.8 millones en el primer trimestre de 2014 comparado con USD\$ 12.5 millones para el mismo periodo de 2013. Los gastos no operacionales incluyen un incremento de gastos en interés derivado del incremento de la deuda por la compra y la adquisición de la nueva flota, además del aumento en los intereses derivado de la emisión de bonos realizada en el primer trimestre de 2013, la cual asciende a USD\$ 25.3 millones comparada con USD\$ 24.6 millones del mismo periodo de 2013. Además, la compañía registro una pérdida neta por diferencia en cambio de USD\$ 14.8 millones comparado con una ganancia neta de USD\$ 13.6 millones para el mismo periodo de 2013. La diferencia en cambio consiste principalmente en la ganancia o pérdida neta en los activos monetarios y obligaciones denominadas en pesos colombianos COP al igual que los balances de caja denominados en bolívares, sujetos a la revaluación o devaluación de éstos contra el dólar estadounidense USD.

La posición de caja y equivalentes de efectivo alcanzaron USD\$ 588.6 millones a finales del 1T 2014, representando un 12.8% de los ingresos de los últimos 12 meses. Si se Incluyen los pagos de PDP y las inversiones a corto plazo en 1T 2014, la caja y equivalentes de efectivo ajustados alcanzaron los USD\$ 659.0 millones. Esto representa el 14.4% de los ingresos de los últimos 12 meses. De esta caja USD\$ 318.9 millones están sujetos al control cambiario en Venezuela y están pendientes de repatriación. Durante el periodo desembolsamos caja para la compra de dos ATRs, que se incorporaron durante el primer trimestre. Debido a la diferencia en tiempos entre la entrega del segundo ATR y el cierre de las condiciones de financiamiento, esperamos recibir USD\$ 13.5 millones durante el 2T de 2014. Adicionalmente, el apalancamiento de la compañía (deuda neta ajustada a EBITDAR) creció de 4.1 en marzo de 2013 a 4.7 en marzo de 2014. Este incremento se da principalmente por los efectos de corto plazo derivados de la reorganización de la capacidad de la red así como del gasto extraordinarios relacionado a la salida de la flota de F-50, que afectaron temporalmente la rentabilidad. Finalmente, el 8 de abril de 2014, la compañía reabrió su su bono internacional 2020 REGs 144<sup>a</sup> por un monto nominal de USD\$ 250 millones.

## Perspectiva 2014

Avianca Holdings S.A., a través de sus subsidiarias, reviso sus expectativas para 2014. La Compañía espera un crecimiento de ASKs entre un 8.0% y un 9.0% y de 7.0% a 8.0% en términos de pasajeros comparado con el 2013. Finalmente estimamos que el Factor de Ocupación se ubicará entre 77% y 79%.

En cuanto a la rentabilidad operacional, pese a la reorganización de nuestra red de rutas, la compañía espera mantener márgenes entre el 5.0% y el 7.0%, como resultado del aumento en inversiones y costos asociados con la renovación y retiro de flota, además de las diferentes iniciativas relacionados a la redistribución de capacidad hacia otras rutas producto de la situación en Venezuela.

Resumen	FY 2014
Total Pasajeros Incremento desde 2013	7% - 8%
Capacidad (ASK'S) Incremento desde 2013	8% - 9%
Factor de Ocupación	77% - 79%
Margen EBIT	5% - 7%

## RESULTADOS CONSOLIDADOS

### Ingresos Operacionales

Los ingresos operacionales ascendieron a USD\$ 1,099 millones en el 1T 2014, una disminución del 1.7% sobre los USD\$ 1,118 millones registrados en el 1T 2013, principalmente por una disminución de USD\$ 20.3 millones en los ingresos de pasajeros principalmente por una disminución de 4.4% en el yield, parcialmente contrarrestado por un aumento de USD\$ 0.8 millones en los ingresos de carga y otros ingresos operacionales. Lo anterior relacionado principalmente a la renovación de una flota carguera más moderna. Nuestro ingreso operacional por ASK fue de USD\$ 11.14 centavos en el 1T 2014,

comparada con USD\$ 11.96 centavos en el 1T 2013.

*Ingresos de pasajeros.* Nuestro ingreso de pasajeros en el 1T 2014 fue de USD\$ 917.3 millones, 2.2% por debajo de los USD\$ 937.5 millones registrados en el 1T 2013, principalmente como consecuencia de la caída en la tarifa media, lo cual fue contrarrestado por un crecimiento de 3.3% en el número de pasajeros transportados en el 1T 2014, pasando de 6.0 millones en el 1T 2013 a 6.2 millones en el mismo periodo de 2014. El factor de ocupación fue de 78.4%.

*Carga y otros.* El ingreso de carga y otros alcanzó USD\$ 181.3 millones en el 1T 2014, un crecimiento de 0.5% frente a los USD\$ 180.4 millones en el 1T 2013, principalmente como resultado del incremento en carga transportada (RTKs) de 25% y un incremento de 21% en la capacidad (ATKs). Lo anterior como resultado de una mejor utilización de nuestra flota renovada que se incorporó a lo largo de 2013. El factor de ocupación durante el primer trimestre de 2014 fue de 59%, 100 puntos básicos por encima del primero trimestre de 2013.

## Gastos Operacionales

Los gastos operacionales totales fueron de USD\$ 1,048 millones en el 1T 2014, incrementándose un 3.3% frente a los USD\$ 1,015 millones en el 1T del año anterior, principalmente como consecuencia de un incremento de USD\$ 12.7 millones asociados a la promoción de los servicios de carga y mayores gastos por el manejo de mayor volumen. Adicionalmente, se registro un aumento en la depreciación y amortización relacionada a 10 nuevas aeronaves que se incorporaron a partir de marzo de 2013, gastos extraordinarios (de UDS\$ 4.2 millones) relacionados al retiro de la flota F-50 al igual que una provisión de \$2.5 millones relacionada con provisiones asociadas al retiro de flota. Excluyendo estos conceptos, los gastos operacionales subieron de 2.6%.

Como resultado de esto, nuestro CASK excluyendo costo de combustible e ítems especiales disminuyó un 1.0% en el 1T 2014. El detalle de los costos operacionales por silla disponible por kilómetro (CASK) es el siguiente:

Análisis por ASK	1T 13	1T 14	VAR%
Ingreso Operacional			
Pasajeros	10.03	9.30	-7.2%
Carga y otros	1.93	1.84	-4.7%
<b>Ingreso Operacional Total</b>	<b>11.96</b>	<b>11.14</b>	<b>-6.8%</b>
Gastos Operacionales:			
Operaciones de Vuelo	0.21	0.19	-10.8%
Combustible	3.63	3.41	-6.1%
Operaciones de tierra	0.84	0.89	5.7%
Renta de aviones	0.71	0.72	1.8%
Servicios a Pasajeros	0.35	0.36	2.7%
Mantenimiento y reparaciones	0.52	0.58	11.5%
Tráfico Aéreo	0.49	0.42	-14.5%
Mercadeo y ventas	1.43	1.49	3.8%
Generales, administrativos y otros	0.55	0.53	-3.0%
Salarios, sueldos y beneficios	1.78	1.63	-8.4%
Depreciación y amortización	0.34	0.42	21.2%
<b>Gastos Operacionales Total</b>	<b>10.86</b>	<b>10.63</b>	<b>-2.1%</b>
<b>Utilidad Neta</b>	<b>1.10</b>	<b>0.51</b>	<b>-53.9%</b>
CASK Total	10.86	10.63	-2.1%
CASK ex. Combustible	7.22	7.22	0.0%
CASK Total Ajustado	10.85	10.6	-2.5%
CASK ex. Combustible Ajustado	7.22	7.2	-1.0%

*Operaciones de vuelo.* El gasto de operaciones de vuelo fue de USD\$ 18.4 millones en el primer trimestre de 2014, una disminución de 5.9% de los USD\$ 19.6 millones en el primer trimestre de 2013, principalmente impulsada por menor gasto en servicios de asistencia técnica, así como la incorporación al grupo de un call center. Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por el incremento en entrenamientos de pilotos debido a la transición a las flotas de A320, A330 y ATR72. En términos de costo unitario por ASK operaciones de vuelo disminuyó 10.8% pasando de 0.21 en el 1T de 2013 a 0.19 en el 1T de 2014.

*Combustible.* El costo de combustible fue de USD\$ 336.6 millones en el 1T 2014, disminuyéndose 1.0% frente a los USD\$ 339.8 millones en el 1T 2013, principalmente como consecuencia del incremento de 5.8% en el consumo en galones durante el primer trimestre de 2014, lo cual fue contrarrestado por la disminución de 6.4% en la caída del precio de combustible “in to plane” (combustible más impuestos y costos de distribución), el cual bajo de \$3.5 por galón en 1T 2013 a \$3.3 por galón en 1T 2014. En términos de costo unitario, el costo de combustible por ASK disminuyó 6.1% en el primer trimestre del 2014.

*Operaciones de tierra.* El costo de las operaciones de tierra alcanzó USD\$ 87.6 millones en el primer trimestre de 2014, 11.4% superior a los USD\$ 78.6 millones registrados en el 1T 2013, como resultado principalmente del crecimiento la operación de navegación aérea, servicios de rampa asociados con un incremento de 7.5% en los ciclos. Adicionalmente refleja el incremento en el servicio de manejo de carga en algunos aeropuertos además de gastos por servicio de seguridad de carga aérea. El costo unitario de operaciones de tierra por ASK creció un 5.7% pasando de 0.84 en el 1T 2013 a 0.89 en el 1T 2014.

*Renta de aviones.* El costo de arrendamiento de aeronaves para el primer trimestre de 2014 fue de USD\$ 70.8 millones, 7.4% superior a los USD\$ 65.9 millones registrados en el mismo periodo de 2013, primordialmente relacionado a la incorporación de nueva flota (tres A320s, un A330 y un A321 y un mes adicional de un A320) bajo contrato de arrendamiento operativo, lo cual fue parcialmente compensado por el retiro de un A319, un A321 y un motor en renta para la flota 767. En términos del costo unitario por ASK la renta de aviones incrementa un 1.8% de 0.71 en el 1T 2013 a 0.72 en el 1T 2014.

*Servicios a Pasajeros.* El gasto en servicios a pasajeros fue USD\$ 35.5 millones en el 1T 2014, un 8.3% de incremento sobre los USD\$ 32.8 millones correspondientes al 1T 2013, principalmente como resultado del incremento de 3.3% en pasajeros transportados y un consecuentemente un incremento de salas VIP, comida y bebidas abordo, además de mayores gastos de handling y suministros abordo. El costo unitario de servicio a pasajeros por ASK aumento 2.7% de 0.35 en 1T 2013 a 0.36 en el 1T 2014.

*Mantenimiento y reparaciones.* El gasto en mantenimiento y reparaciones fue de USD\$ 57.4 millones en el 1T 2014, un incremento de 17.5% comparado con el gasto de USD\$ 48.8 millones en el 1T 2013, esto como consecuencia de mayores costos de mantenimiento de las aeronaves y APU (alternate power units) incluyendo un gasto extraordinario de USD\$ 4.2 millones asociado a la cancelación de inventario relacionado al retiro de la flota de F50s. Estos gastos fueron compensados por la disminución de costos por mantenimiento de la flota carguera debido a las renovaciones hechas. Excluyendo este concepto extraordinario del retiro de los F50, lo gasto en mantenimiento y reparaciones incremento 8.9%. En términos de costo unitario por ASK, excluyendo gastos extraordinarios, el gasto en Mantenimiento y reparaciones aumento 3.3% pasando de 0.52 en 1T 2013 a 0.54 en 1T 2014.

*Tráfico Aéreo.* El gasto en tráfico aéreo fue de USD\$ 41.6 millones en el 1T 2014, presentando una caída de 9.8% sobre USD\$ 46.2 millones en el 1T 2013, principalmente como resultado de una disminución de mano de obra subcontratada y gastos por compensación a pasajeros relacionados con vuelos interrumpidos e indemnizaciones. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en tráfico aéreo disminuyó 14.5% de 0.49 en el 1T 2013 a 0.42 en el 1T 2014.

*Mercadeo y ventas.* El gasto de mercadeo y ventas fue de USD\$ 146.5 millones en el 1T 2014 presentando un aumento de USD\$ 12.7 millones del 1T 2013, debido principalmente a un incremento en costos relacionados con promoción de carga, millas y redenciones con aliados aéreos y comerciales, así

como comisiones en tarjetas de crédito y gastos en sistemas de distribuciones y mayores servicios de comunicación. En términos de costos unitarios por ASK, los gastos de mercadeo y ventas crecieron 3.8%, de 1.43 en 1T 2013 a 1.49 en 1T 2014.

*Generales, administrativos y otros.* Los gastos generales, administrativos y otros fueron de USD\$ 52.6 millones en el 1T 2014, un 2.3% de incremento comparado con el 1T 2013, debido principalmente al aumento de impuestos operacionales, una mayor provisión en gastos relacionados a la mayor valoración de activos y valuaciones técnicas. Los gastos generales, administrativos y otros fueron compensados por menores primas pagadas de seguros por reducciones en la tarifas debido a las negociaciones conjuntas de la holding. En términos de costos unitarios por ASK, los gastos generales, administrativos y otros decrecieron 3.0%, de 0.55 en 1T 2013 a 0.53 en 1T 2014.

*Salarios, sueldos y beneficios.* El gasto en salarios y beneficios fue de USD\$ 160.7 millones en el 1T 2014, presentando una disminución de 3.4% sobre USD\$ 166.3 millones en el 1T 2013, principalmente por un decrecimiento en el costo de provisión de pensiones debido a un cambio en el cálculo actuarial, lo cual estuvo parcialmente contrarrestado por el incremento de 4.6% en personal administrativo y 5.4% en personal. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en salarios y beneficios disminuyeron 8.4% de 1.78 en el 1T 2013 a 1.63 en el 1T 2014.

*Depreciación y amortización.* Los gastos en depreciaciones y amortizaciones fueron de USD\$ 41.0 millones en el 1T 2014, primordialmente relacionado a un incremento de USD\$ 8.9 millones relacionado a la depreciación y amortización de la inclusión de nuevos aviones a la flota (tres A330, un A321 y seis ATR72) asociado a un cambio en la vida útil que se implemento a partir de 4T 2013. Durante el periodo tuvimos un gasto extraordinario de USD\$ 2.5 millones relacionado a la amortización de una aeronave en devolución. Excluyendo estos ajustes el costo unitario por ASK de los gastos en depreciaciones y amortizaciones subió 13.8% pasando de 0.34 en el 1T 2013 a 0.39 en el 1T 2014.

## Cálculo EBITDAR excluyendo ítems especiales

<b>US\$ Millones</b>			
Ingresos Operacionales	1.118.0	1.098.5	
Gastos Operacionales	675.4	712.0	
Combustible	339.8	336.6	
<b>Utilidad Neta - EBIT</b>	<b>102.8</b>	<b>50.0</b>	<b>-51.3%</b>
Margen	9.2%	4.6%	
 (+) Depreciación y amortización	 32.1	 41.0	
<b>EBITDA</b>	<b>134.9</b>	<b>91.0</b>	<b>-32.5%</b>
Margen	12.1%	8.3%	
 (+) Renta de Aviones	 65.9	 70.8	
<b>EBITDAR</b>	<b>200.8</b>	<b>161.8</b>	<b>-19.4%</b>
Margen	18.0%	14.7%	



## RECONCILIACION DE METRICAS FINANCIERAS NO IFRS

### Reconciliación de Utilidad neta excluyendo ítems especiales

En USD\$ Millones	1T-13	1T-14	Var %
Utilidad neta	\$ 77.2	\$ 12.3	-84.1%
Items especiales (ajustamientos):			
(-) Ganancia o pérdida en venta propiedad y planta	\$ (0.6)	\$ (0.5)	
(-) Instrumentos derivados	\$ (5.5)	\$ 2.7	
(-) Ganancia tasa de cambio (perdida)	\$ 13.6	\$ (14.8)	
(-) Gasto de amortización relacionado a condiciones de retorno de flota		\$ (2.5)	
(-) Perdida relacionado a retiro de flota (gasto non cash)	\$ -	\$ (4.2)	
<b>Utilidad Neta Ajustada</b>	<b>\$ 69.8</b>	<b>\$ 31.6</b>	<b>-54.7%</b>

### Reconciliación de coto por ASK excluyendo ítems especiales

en US\$ centavos	1T-13	1T-14	Var %
CASK total	10.9	10.6	-2.1%
Combustible	3.6	3.4	
CASK total excluyendo combustible como reportado	7.2	7.2	0.0%
Ganancia en venta de propiedad y planta	(0.0)	(0.0)	
Perdida relacionado a retiro de flota (gasto non cash)	-	(0.0)	
<b>CASK Total excluyendo combustible y ítems especiales</b>	<b>7.22</b>	<b>7.15</b>	<b>-1.0%</b>

### Cálculo EBITDAR excluyendo ítems especiales

in US\$ Millions	1T-13	1T-14	Var %
Ingresos operacionales	1,118.0	1,098.5	
Gastos operacionales	675.4	712.0	
Combustible	339.8	336.6	
<b>Utilidad operacional</b>	<b>102.8</b>	<b>50.0</b>	<b>-51.3%</b>
(-) Ganancia en venta de propiedad y planta	(0.602)	(0.5)	
(-) Perdida relacionado a retiro de flota (gasto non cash)	-	(4.2)	
<b>Utilidad operacional ajustada</b>	<b>103.4</b>	<b>54.7</b>	<b>-51.2%</b>
(+) Depreciación y amortización	32.1	41.0	
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>135.5</b>	<b>95.7</b>	<b>-32.5%</b>
Margen	12.1%	8.7%	
(+) Arrendamiento de Aeronaves	65.9	70.8	
<b>EBITDAR Ajustado</b>	<b>201.4</b>	<b>166.5</b>	<b>-19.4%</b>
Margen	18.0%	15.2%	

## Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales

(En miles de USD)

	Por los tres meses terminados el	
	31 de marzo de	
	2014	2013
	(No auditados)	
Ingresos operacionales:		
Pasajeros	917.253	937.533
Carga y otros	181.283	18.043
<b>Total ingresos operacionales</b>	<b>1.098.536</b>	<b>1.117.963</b>
Gastos operacionales:		
Operaciones de vuelo	18.399	19.553
Combustible de aeronaves	336.553	339.798
Operaciones terrestres	87.569	78.596
Arrendamiento de aeronaves	70.789	65.940
Servicios a pasajeros	35.480	32.772
Mantenimiento y reparaciones	57.380	48.816
Tráfico aéreo	41.638	46.178
Mercadeo y ventas	146.475	133.778
Generales, administrativos y otros	52.540	51.355
Salarios, sueldos y beneficios	160.670	166.307
Depreciación, amortización y deterioro	41.035	32.115
<b>Total gastos operacionales</b>	<b>1.048.528</b>	<b>1.015.208</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>50.008</b>	<b>102.755</b>
Gastos por intereses	(25.340)	(24.585)
Ingresos por intereses	2.716	3.991
Instrumentos financieros derivados	2.674	(5.543)
Diferencial cambiario	(14.827)	13.635
<b>Utilidad antes del impuesto sobre la renta</b>	<b>15.231</b>	<b>90.253</b>
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	(3.508)	(9.633)
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	556	(3.436)
<b>Total gasto por impuesto sobre la renta</b>	<b>(2.952)</b>	<b>(13.069)</b>
<b>Utilidad neta del periodo</b>	<b>12.279</b>	<b>77.184</b>

# Avianca Holdings S.A.

## Estados Consolidados Condensados Interinos de Posición Financiera

(En miles de USD)

	Al 31 de marzo de 2014	Al 31 de diciembre de 2013
	(No auditados)	(Auditados)
<b>Activos</b>		
<b>Activos corrientes:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	571.433	735.577
Efectivo restringido	2.065	23.538
Inversiones disponibles para la venta	12.825	—
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	301.499	276.963
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	27.124	26.425
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	55.104	53.158
Gastos pagados por anticipado	49.300	46.745
Activos mantenidos para la venta	14.563	7.448
Depósitos y otros activos	131.433	125.334
Total activos corrientes	1.165.346	1.295.188
<b>Activos no corrientes:</b>		
Inversiones disponibles para la venta	2.261	14.878
Depósitos y otros activos	219.530	189.176
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	39.526	32.441
Activos intangibles	366.059	363.103
Impuesto diferido activo	50.273	50.893
Propiedades y equipo, neto	3.306.280	3.233.358
Total activos no corrientes	3.983.929	3.883.849
<b>Total activos</b>	<b>5.149.275</b>	<b>5.179.037</b>

## Pasivos y patrimonio

### Pasivos corrientes:

Porción corriente de deuda a largo plazo	327.446	314.165
Cuentas por pagar	476.689	509.129
Cuentas por pagar con partes relacionadas	9.097	7.553
Gastos acumulados	153.069	134.938
Provisión para litigios	16.100	14.984
Provisión para condiciones de retorno	36.975	33.033
Beneficios de empleados	50.618	52.392
Ingresos diferidos por transporte no devengados	544.891	564.605
Otros pasivos	24.654	27.432
Total pasivos corrientes	1.639.539	1.658.231

### Pasivos no corrientes:

Deuda a largo plazo	1.990.485	1.951.330
Cuentas por pagar	2.944	2.735
Provisión para condiciones de retorno	64.653	56.065
Beneficios de empleados	259.105	276.284
Pasivos por impuesto diferido	7.280	7.940
Otros pasivos no corrientes	11.706	11.706
Total pasivos no corrientes	2.336.173	2.306.060
Total pasivos	3.975.712	3.964.291

### Patrimonio:

Acciones comunes	83.225	83.225
Acciones preferentes	41.398	41.398
Capital adicional pagado en acciones comunes	236.342	236.342
Capital adicional pagado en acciones preferentes	467.498	467.498
Utilidades retenidas	310.632	351.102
Revaluación y otras reservas	28.857	28.857

### Total patrimonio atribuible a la Compañía

Participación no controladora	5.611	6.324
Total patrimonio	1.173.563	1.214.746
Total pasivos y patrimonio	5.149.275	5.179.037

## **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.

## GLOSARIO DE TÉRMINOS DE LA INDUSTRIA

Para los efectos de la interpretación del presente reporte, los términos que a continuación se definen tendrán el significado y alcance que se les asigna a continuación:

1. **CONFIABILIDAD TÉCNICA DE DESPACHO:** Representa el porcentaje de vuelos que por itinerario no se retrasaron más de 15 minutos por motivos técnicos.
2. **COSTO POR SILLA KILÓMETRO DISPONIBLE O “CASK”:** Representa los costos y gastos operacionales divididos por las sillas kilómetro disponible.
3. **CUMPLIMIENTO:** Representa el número de vuelos que salen de la puerta de embarque a más tardar 15 minutos después del itinerario original, como lo determina mensualmente la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
4. **DISTANCIA PROMEDIO:** Representa el promedio de kilómetros recorridos por vuelo.
5. **FACTOR DE OCUPACIÓN:** Representa el porcentaje de capacidad que es utilizado en las aeronaves (se calcula dividiendo los pasajeros pago kilómetro por las sillas kilómetro disponibles).
6. **HORAS BLOQUE:** Se refiere al tiempo que transcurre entre la salida de la aeronave de la puerta de embarque y la llegada de la misma a la puerta de embarque de su destino final.
7. **HORAS VUELO:** Se refiere al tiempo que transcurre entre el despegue de la aeronave y su aterrizaje.
8. **HUB:** Centro de Conexiones de vuelos.
9. **INGRESO DE PASAJERO POR SILLA KILÓMETRO DISPONIBLE O “PRASK”:** Representa el ingreso de pasajeros dividido por las sillas kilómetro disponible.
10. **INGRESO OPERACIONAL POR SILLAS KILÓMETRO DISPONIBLES O “RASK”:** Representa el ingreso operacional dividido por las sillas kilómetro disponible.
11. **PASAJEROS PAGO:** Representa el total de pasajeros pago que vuelan en cada ruta.
12. **PASAJERO PAGO KILÓMETRO O “RPKS”:** Representa el producto de: (i) el número de kilómetros volados y (ii) los pasajeros pagos.
13. **PASAJEROS TOTALES:** Representa el total de pasajeros transportados pagos y no pagos que vuelan en cada ruta.

## Conferencia de Resultados 1T 2014

**Fecha:** May 16, 2014

Llamada en Ingles

**Link de Registro:**

<http://www.yourconferencecenter.com/r.aspx?p=1&a=UuUXIQdYXmkhLp>

**Hora:** 9:00 am Colombia (10:00 am New York)

**Dial in Colombia:** 01 800 9 156 930

**Dial In US:** 1 (888) 771-4384

**Dial in Brazil:** 0800 761 0711

**Passcode:** 6473 048#

**PIN:** Sera proporcionado vía correo electrónico una vez se haya registrado. La presentación estará disponible en la página web [www.aviancaholdings.com](http://www.aviancaholdings.com) el 16 de Mayo de 2014 previa la conferencia de resultados

Llamada en Español

**Link de Registro:**

<http://www.yourconferencecenter.com/r.aspx?p=1&a=UIOjogOVuuvYzf>

**Hora:** 10:00 am Colombian (11:00 am New York)

**Dial in Colombia:** 01 800 9 156 930

**Dial In US:** 1 (888) 771-4384

**Dial in Brazil:** 0800 761 0711

**Passcode:** 6887 763#

**PIN:** Sera proporcionado vía correo electrónico una vez se haya registrado. La presentación estará disponible en la página web [www.aviancaholdings.com](http://www.aviancaholdings.com) el 16 de Mayo de 2014 previa la conferencia de resultados