

Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional consolidada de USD\$ 49.8 Millones en 2T 2014

Bogotá, Colombia, 14 de agosto de 2014.- Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), anuncia hoy sus resultados al 2T 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 segundo trimestre de 2013 (2T 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 segundo trimestre de 2014

- Avianca Holdings S.A. registró una utilidad neta ajustada de USD\$ 19.5 millones, excluyendo ítems especiales. El margen de la utilidad neta ajustada fue de 1.7%. Avianca Holdings S.A. registro una utilidad neta ajustada en los primeros seis meses de USD\$ 44.4 millones, excluyendo ítems especiales, mientras que el margen para el periodo fue de 2.0%.
- Los ingresos operacionales ascendieron a USD\$ 1.144 millones, 3.6% por encima del 2T 2013 debido a un incremento del 2.9% en los ingresos de pasajeros, derivado a su vez por el aumento de 5.9% en el número de pasajeros transportados. En línea con nuestro plan de expansión y mejor utilización de la capacidad de carga y el crecimiento orgánico de nuestro programa de lealtad, los ingresos por carga y otros subieron 6.6%. Como resultado el factor de ocupación de carga se incrementó 400 puntos básicos. Los ingresos operacionales en los seis primeros meses fueron de \$2.243 millones, 0.9% por encima de los registrados en el mismo periodo en 2013, mientras que los ingresos por carga y otros también aumentaron en 3.7%.
- El costo por silla disponible por kilómetro (CASK) cayó 1.9% en el segundo trimestre de 2014 mientras que el CASK excluyendo combustible disminuyó 4.0%. En términos acumulados, el CASK de los seis primeros meses de 2014 también decreció 2.0%.
- La utilidad antes de intereses impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR) alcanzó USD\$ 164.3 millones con un margen de 14.4%. La utilidad antes de intereses impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR) en el primer semestre de 2014 fue de USD\$ 326.2 millones con un margen de 14.5%.
- La utilidad operacional (EBIT) alcanzó un valor de USD\$ 49.8 millones, mientras el margen operacional para el 2T de 2014 fue de 4.4%, 116 puntos básicos por encima del mismo periodo en 2013. En los primeros seis meses de 2014, la utilidad operacional (EBIT) fue de USD\$ 99.8 millones, mientras el margen operacional para el periodo fue de 4.4%.
- La capacidad, medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro), incremento 4.4% en el 2T 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 pago por kilómetro volado) creció 4.3%, alcanzando un factor de ocupación consolidado de 78.2%. En términos acumulados, la capacidad medida en ASK's subió 4.9% mientras el tráfico de pasajeros medido en RPK's incremento 3.3% durante los seis primeros meses de 2014.
- En cumplimiento con el plan de renovación y modernización de la flota, entre abril y junio, la compañía incorporó un A321, dos A319, un A330 y un ATR72 turboprop. Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 157 aeronaves.

Financieros

(Primeros 6 meses terminados Jun 30)

	1S-13	1S-14
Ingresos	2.2 bn	2.2bn
EBITDAR	344.9	326.2
EBIT	138.0	99.8
Utilidad Neta	147.5	-9.7
Utilidad Neta*	71.6	44.4

*Excluyendo Ítems Especiales

	2T-13	2T-14
Ingresos	1.10 bn	1.14bn
EBITDAR	144.1	164.3
EBIT	35.3	49.8
Utilidad Neta	70.3	-21.9
Utilidad Neta*	1.88	19.5

*Excluyendo Ítems Especiales

Rentabilidad

(Primeros 6 meses terminados Jun 30)

	1S-13	1S-14
EBITDAR %	15.5%	14.5%
EBIT %	6.2%	4.4%
Margen Neto %	6.6%	-0.4%
Margen Neto %*	3.2%	2.0%

*Excluyendo Ítems Especiales

	2T-13	2T-14
EBITDAR %	13.0%	14.4%
EBIT %	3.2%	4.4%
Margen Neto %	6.4%	-1.9%
Margen Neto %*	0.2%	1.7%

*Excluyendo Ítems Especiales

Operación

(Primeros 6 meses terminados Jun 30)

	1S-13	1S-14
Pasajeros	11.9M	12.5M
ASKs	18.9b	19.8b
RPKs	15.0b	15.5b
LF	79.5%	78.3%
RASK	11.8	11.3
CASK*	11.1	10.8

	2T-13	2T-14
Pasajeros	5.9M	6.3M
ASKs	9.5b	9.9b
RPKs	7.4b	7.8b
LF	78.2%	78.2%
RASK	11.6	11.5
CASK*	11.3	11.1

Información de contacto:

Andres Ruiz
Director Relación con Inversionistas
Andres.ruiz@avianca.com

Mensaje del Presidente Ejecutivo

El segundo trimestre del año, Avianca Holdings S.A continuó con su plan de transición operativa, que busca mejorar nuestros ingresos, fortalecer la productividad e incrementar la visibilidad y posicionamiento de nuestra compañía, como una de las mejores aerolíneas en América Latina.

Al igual que sucedió durante los primeros tres meses del año, Avianca operó en un entorno desafiante. No obstante, continuamos implementando cambios para la optimización del uso de la flota, tanto en términos de capacidad física en el nuevo Aeropuerto Internacional El Dorado, como en el incremento de las rutas actuales a destinos rentables.

En el segundo trimestre Avianca movilizó el ~ 60% de su capacidad doméstica de la terminal Puente Aéreo (T2) a la nueva terminal El Dorado (T1), inaugurado a finales de 2013. La expansión de nuestra capacidad en El Dorado nos ha permitido incrementar el tráfico en rutas de alta densidad como es el caso Medellín, donde iniciamos la operación de con los nuevos aviones Airbus A321, que tienen una capacidad de hasta 194 pasajeros. Esto ha contribuido a que la capacidad liberada en Puente Aéreo se utilice para expandir rutas secundarias a ciudades como Villavicencio. Además, este cambio ha favorecido a los pasajeros que hoy cuentan con mejores conexiones en Colombia, y una mejor conectividad entre nuestras rutas de alta densidad y nuestra red internacional.

En el mercado internacional, el pasado 3 de julio iniciamos la operación exitosa de nuestro servicio Bogotá-Londres, con cuatro frecuencias semanales. También incorporamos capacidad adicional a nuestro servicio a Santiago, incluyendo un vuelo directo adicional. Como parte de nuestro plan de fortalecimiento de nuestra red continuamos mejorando nuestra conectividad con América Central y el Caribe, incrementando los vuelos a Guatemala con seis frecuencias semanales (antes cuatro), a La Habana con cinco frecuencias semanales (antes cuatro) y a Puerto Rico con cuatro frecuencias semanales (antes tres). Además, para mejorar nuestra conectividad internacional continuamos expandiendo nuestras alianzas, logrando un acuerdo de código compartido con la línea aérea turca Turkish Airlines, una de las líneas aéreas de mayor renombre en Europa y Medio Oriente.

De la mano con el plan de expansión de nuestra red, continuamos implementado nuestra estrategia de unificar las aerolíneas miembro de Avianca Holdings bajo una misma marca. Así Avianca es hoy una marca más sólida en la industria. El 18 de junio, lanzamos el proyecto de migración de marca de nuestra aerolínea ecuatoriana Aerogal a Avianca con el objetivo de fortalecer su imagen y homologar sus estándares. Esta homologación nos permitirá seguir fortaleciendo nuestro posicionamiento en el mercado.

Uno de los factores que contribuyó al incremento del tráfico de pasajeros internacionales durante el segundo trimestre fue la Copa del Mundo en Brasil. Este evento, que tuvo lugar en junio, impulsó el tráfico de pasajeros internacionales desde y hacia Brasil con conexiones a través de Bogotá y Lima. El factor de ocupación de los destinos a Sudamérica en ese periodo tuvo un promedio por encima del 79%, 357 puntos básicos por encima del factor de ocupación registrado en el mismo trimestre de 2013.

Durante el segundo trimestre de 2014, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias, registraron un ingreso neto operativo de \$1.140 millones, un incremento de 3.6% comparado con el mismo trimestre de 2013. Asimismo, durante el periodo mejoraron los ingresos y el control estructural de costos, lo cual permitió a la compañía expandir su margen operativo en 116 puntos básicos alcanzando 4.4%. Continuamos trabajando en la optimización de la capacidad de las rutas internacionales, al mismo tiempo que hemos iniciado la implementación de la segunda fase de nuestro proceso de integración con la aerolínea TACA, con el objetivo de obtener más sinergias en términos de costos.

Los resultados del periodo reflejan la estacionalidad de nuestro negocio con el comienzo de la temporada alta y el impacto de la Copa del Mundo de Brasil, además de la incorporación de la nueva flota y la expansión de nuestra red. Como parte del plan de renovación y modernización de nuestra flota, Avianca Holdings añadió, a través de sus subsidiarias, cinco nuevas aeronaves para pasajeros: Un Airbus A321, dos Airbus A319, un Airbus A330 y un ATR72 turboprop. Como resultado nuestra flota operativa consolidada al cierre del trimestre terminó en 157 aeronaves y esperamos agregar equipo adicional que nos permitirá seguir creciendo los próximos cinco años.

Confiamos en que nuestra estrategia y visión de largo plazo nos permitirá seguir creciendo y expandiendo nuestra red y productividad, creando más valor para nuestros accionistas. En los próximos meses seguiremos utilizando nuestra flexibilidad operativa para fortalecer el posicionamiento de Avianca en los mercados domésticos y continuar con la expansión internacional mientras que Latinoamérica continúa representando uno de los nichos de expansión más importantes de nuestro negocio.

Cordialmente,



Fabio Villegas Ramírez
Presidente

Indicadores Financieros y Factor de Desempeño Consolidados	2T-13	2T-14	Δ Vs. 1T-13
ASK's (mm)	9,506	9,922	4.4%
RPK's (mm)	7,435	7,756	4.3%
Total Pasajeros (000's)	5,931	6,279	5.9%
Factor de Ocupación	78.2%	78.2%	0.0%
Salidas	63,208	68,320	8.1%
Horas Bloque	118,962	125,124	5.2%
Stage length (km)	1,242	1,231	-0.8%
Consumo de Combustible Galones(000's)	99,541	104,838	5.3%
Yield (cents)	12.2	12.0	-1.4%
RASK (cents)	11.6	11.5	-0.8%
PRASK (cents)	9.5	9.4	-1.4%
CASK (cents)	11.3	11.0	-1.9%
CASK ex, Combustible (centavos)	8.0	7.7	-4.0%
CASK Ajustado (centavos) (1)	11.2	11.1	-1.6%
CASK ex, Combustible Ajustado (centavos) (1)	7.9	7.7	-3.4%
Tasa de Cambio (Promedio) COP/US\$	\$ 1,863.2	\$ 1,914.3	2.7%
Tasa de Cambio (cierre del periodo) COP/US\$	\$ 1,929.0	\$ 1,881.2	-2.5%
WTI (promedio) por barril	\$ 94.1	\$ 103.3	9.8%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$ 22.1	\$ 17.6	-20.5%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$ 116.2	\$ 120.9	4.1%
Precio combustible por Galón (incluyendo Hedge)	\$ 3.14	\$ 3.20	2.0%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1,105.1	\$ 1,144.7	3.6%
EBITDAR (\$M)	\$ 144.1	\$ 164.3	14.0%
Margen EBITDAR	13.0%	14.4%	1.3%
EBITDA (\$M)	\$ 69.5	\$ 94.9	36.6%
Margen EBITDA	6.3%	8.3%	2.0%
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 35.3	\$ 49.8	41.3%
Margen Operacional (\$M)	3.2%	4.4%	1.2%
Utilidad Neta (\$M)	\$ 70.3	\$ (21.9)	-131.2%
Margen Utilidad Neta	6.4%	-1.9%	-8.3%
EBITDAR (\$M)	\$ 146.5	\$ 162.5	10.9%
Margen EBITDAR	13.3%	14.2%	0.9%
EBITDA (\$M)	\$ 71.9	\$ 93.1	29.4%
Margen EBITDA	6.5%	8.1%	1.6%
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 37.7	\$ 47.9	27.1%
Margen Operacional	3.4%	4.2%	0.8%
Utilidad Neta Ajustada (\$M) (2)	\$ 1.9	\$ 19.5	932.1%
Margen Utilidad Neta (Ajustado) (2)	0.2%	1.7%	1.5%

(Ajustado: Excluyendo diferencia en cambio así como la pérdida o ganancia por instrumentos derivados)

COMENTARIOS A LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2014

Avianca Holdings alcanzó un ingreso operacional (EBIT) de USD\$ 49.8 millones para el 2T 2014, mientras el margen (EBIT) fue de 4.4%, lo que representa un aumento de 116 puntos básicos sobre 2T 2013. Estos resultados reflejan la optimización del incremento y reacomodación de capacidad, expresada en ASK's (sillas disponibles por kilómetro) con el comienzo de la temporada alta y el Mundial de Fútbol en Brasil. Como resultado, la compañía incremento su tráfico de pasajeros en 5.9% el cual compenso la caída en el yield de 1.4% como resultado de la estrategia de redistribución de capacidad a otros destinos. Asimismo, la línea de negocio de carga registro un desempeño positivo al hacer mejor utilización de su capacidad con la nueva flota renovada de A330. En consecuencia, el factor de carga fue de 62%, un incremento de 400 puntos básicos en comparación con el 2T 2013. De igual manera los ingresos de carga aumentaron un 14% comparado con el mismo periodo en 2013. De esta manera, la compañía continúa con sus esfuerzos para aumentar la eficiencia de su flota de la mano de un mayor control de gastos operacionales y administrativos con el objetivo de mejorar y expandir la productividad.

Los ingresos operacionales alcanzaron USD\$1.140 millones durante el periodo, representando un incremento de 3.6% sobre el mismo periodo de 2013. Estos resultados se deben principalmente a un aumento en los ingresos de pasajeros de 2.9%. Adicionalmente, las líneas de negocio de carga y otros ingresos representaron el 18.5% de nuestros ingresos totales al alcanzar USD\$ 212.3 millones, incrementando 6.6% comparado con el segundo trimestre de 2013. Este resultado se debe principalmente al incremento de 14.0% en los ingresos por cargo, que a su vez aumentaron por el crecimiento de 20.0% de ATKs, y al incremento de 29.6% de RTKs, comparado con 2T 2013, lo que resulto en un aumento del factor de ocupación de carga de 400 puntos básicos por encima del trimestre anterior alcanzando un 62%. Durante los primeros seis meses del año los ingresos operacionales fueron de USD\$ 2.240 millones. Esto representa un incremento cercano al 1.0% respecto al mismo periodo de 2013. Los resultados obtenidos se deben a un aumento de 4.6% en el tráfico de pasajeros, al igual que un mejor desempeño en el tráfico de carga, lo cual favoreció el incremento del factor de ocupación en 318 puntos base sobre el mismo periodo de 2013.

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 siete frecuencias respectivamente en las rutas desde Bogotá y Cali a Lima. Consecuentemente, la capacidad de pasajeros en términos de ASKs incremento en 4.4% comparado con el mismo periodo de 2013. De esta manera la capacidad durante el primer semestre de 2014 aumentó 4.9%.

Los costos operacionales para el 2T 2014 se incrementaron en 2.3% alcanzando USD\$ 1.095 millones. Estos resultados incluyen el incremento de 7.5% en el costo de combustible asociado a un incremento del consumo de galones de 5.3%, un incremento de 5.2% de las horas bloque y un incremento del 4.1% del precio del Jet Fuel. Los costos operacionales fueron también afectados por el incremento en la depreciación y amortización de 31.8%, debido principalmente al incremento de la flota y la reducción de la vida útil de las aeronaves de la familia A320 de 30 a 25 años. Finalmente, los gastos de ventas y mercado cayeron 10.4%, debido a la reducción de comisiones y gastos de publicidad. Como resultado de lo anterior, durante los primeros seis meses de 2014, los costos operacionales incrementaron 2.8% alcanzando USDD\$ 2.143 millones.

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible implementada por la compañía, a finales del segundo trimestre de 2014 se cubrieron 130 millones de galones de combustibles a un precio promedio de USD\$ 2.89/ galón, que representan el 31% del consumo total de combustible estimado para los próximos 12 meses. Dichos galones han sido cubiertos de la siguiente manera: alrededor del 40% para el 3T 2014, 36% para el 4T 2014, a través de opciones y swaps de Heating Oil y 34% y 31% para el 1T y 2T de 2015 respectivamente a través de contratos swaps de Jet Fuel.

En línea con el plan de renovación y modernización de flota, entre abril y junio de 2014 la compañía recibió cinco aeronaves: un Airbus A330, un Airbus A321 y dos A319, las últimas tres equipadas con sharklets, y un ATR72 turboprop. Como resultado, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 157 aeronaves.

La compañía registró otros gastos no operacionales de USD\$ 70.4 millones en el segundo trimestre de 2014 comparado con una ganancia de USD\$ 49.2 millones para el mismo periodo de 2013. Los gastos no operacionales incluyen un incremento en gastos por intereses 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 segundo trimestre de 2013 y 2014, lo cual estuvo parcialmente compensado con el prepago del préstamo a IFC de USD\$ 30.7 millones, comparado con USD\$ 25.7 millones del mismo periodo de 2013. Además, la compañía registro una pérdida neta por diferencia en cambio de USD\$ 44.5 millones comparado con una ganancia cambiaria neta de USD\$ 71.2 millones para el mismo periodo de 2013. La diferencia en cambio consiste principalmente en la pérdida neta de los activos y obligaciones monetarias denominadas en pesos colombianos COP al igual que los activos monetarios denominados en bolívares, sujetos a la revaluación o devaluación de éstos contra el dólar estadounidense USD. Durante el primer semestre de 2014, la compañía registro otros gastos no

operacionales de USD\$ 105.1 millones, comparado con una ganancia neta de USD\$ 36.7 millones en el mismo periodo de 2013.

La posición de caja y equivalentes de efectivo alcanzaron USD\$ 766.0 millones a finales del 2T 2014, representando un 16.5% de los ingresos de los últimos 12 meses. Si se Incluyen los depósitos bancarios a corto plazo, la caja y equivalentes de efectivo ajustados alcanzaron los USD\$ 889.6 millones. Esto representa el 19.2% de los ingresos de los últimos 12 meses. De esta caja USD\$ 290.7 millones han sido solicitado a CENCOEX (anteriormente CADIVI) y están pendientes de repatriación.

Al cierre del segundo trimestre de 2104, la compañía mantuvo un múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR) estable de 4.7 veces.

Deuda Ajustada a EBITDAR 1Net: (Porción corriente de deuda a largo plazo + Deuda a largo plazo + (rentas anuales de x 7) - Efectivo *) / EBITDAR
Efectivo: El efectivo y los equivalentes de Efectivo Restringido + disponibles para la venta y Certificados de Corto Plazo de los depósitos bancarios a largo plazo + EFECTIVO RESTRINGIDO

PERSPECTIVA 2014

Avianca Holdings S.A., a través de sus subsidiarias, reafirma sus expectativas para 2014.

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\$ 1.144 millones en el 2T 2014, un incremento del 3.6% sobre los USD\$ 1.105 millones registrados en el 2T 2013. Nuestro ingreso operacional por ASK fue de USD\$ 11.5 centavos en el 2T 2014, comparada con USD\$ 11.6 centavos en el 2T 2013.

Ingresos de pasajeros. Nuestro ingreso de pasajeros en el 2T 2014 fue de USD\$ 932.4 millones, 2.9% por encima de los USD\$ 906.0 millones registrados en el 2T 2013, principalmente como consecuencia del incremento en el número de pasajeros transportados en el 2T 2014, pasando de 5.9 millones en el 2T 2013 a 6.3 millones en el mismo periodo de 2014. El factor de ocupación permaneció estable en 78.2%.

Carga y otros. El ingreso de carga y otros alcanzó USD\$ 212.3 millones en el 2T 2014, un crecimiento de 6.6% frente a los USD\$ 199.1 millones en el 2T 2013, principalmente como resultado del incremento en carga transportada (RTKs) de 29.6% y un incremento de 20% 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 segundo trimestre de 2014 fue de 62%, 400 puntos básicos por encima del segundo trimestre de 2013.

Gastos Operacionales

Los gastos operacionales totales fueron de USD\$ 1.094 millones en el 2T 2014, incrementándose un 2.3% frente a los USD\$ 1.069 millones en el 2T del año anterior. Como resultado de esto, nuestro costo operativo por ASK (CASK) fue de USD\$ 11.0 centavos, un 1.9% inferior al registrado el mismo periodo de 2013. El CASK excluyendo el costo de combustible disminuyó un 4.0% en el 2T 2014, pasando de USD\$ 8.0 centavos a USD\$ 7.7 centavos en 2014.

Operaciones de vuelo. El gasto de operaciones de vuelo fue de USD\$ 20.2 millones en el segundo trimestre de 2014, una disminución de 5.8% comparado con los USD\$ 21.4 millones en el segundo trimestre de 2013, principalmente impulsado por un menor gasto en servicios de asistencia técnica y servicios a terceros. Lo anterior fue parcialmente contrarrestado por el incremento en entrenamientos de pilotos relacionados con la incorporación de la nueva flota de B787. En términos de costo unitario por ASK, operaciones de vuelo disminuyó 9.7% pasando de USD\$ 0.22 centavos en el 2T de 2013 a USD\$ 0.20 centavos en el 2T de 2014.

Combustible. El costo de combustible fue de USD\$ 335.7 millones en el 2T 2014, incrementándose 7.5% frente a los USD\$ 312.4 millones en el 2T 2013, principalmente como consecuencia del incremento de 5.3% en el consumo en galones durante el segundo trimestre de 2014 y el aumento de 2.0% del precio de combustible "in to plane" (combustible más impuestos y costos de distribución), el cual subió de USD\$ 3.14 por galón en 2T 2013 a USD\$ 3.2 por galón en 2T 2014. En términos de costo unitario, el costo de combustible por ASK creció 3.0% en el segundo trimestre del 2014.

Operaciones de tierra. El costo de las operaciones de tierra alcanzó USD\$ 87.5 millones en el segundo trimestre de 2014, 0.9% por debajo de los USD\$ 88.3 millones registrados en el 2T 2013. Esto como resultado principalmente de la disminución en los servicios de manejo de carga en algunos aeropuertos, lo cual estuvo compensado por el incremento de costos por aterrizaje y rampas asociados el incremento de 8.1% en los ciclos. El costo unitario de operaciones de tierra por ASK disminuyó un 5.1% pasando de USD\$ 0.93 centavos en el 2T 2013 a USD\$ 0.88 centavos en el 2T 2014.

Renta de aviones. El costo de arrendamiento de aeronaves para el segundo trimestre de 2014 fue de USD\$ 69.4 millones, 7.0% inferior a los USD\$ 74.6 millones registrados en el mismo periodo de 2013, primordialmente relacionado a la devolución de aeronaves bajo contratos de arrendamiento y renegociación y extensión de antiguos contratos de arrendamiento de aeronaves. En términos del costo unitario por ASK la renta de aviones disminuyó un 10.9% de USD\$ 0.78 centavos en el 2T 2013 a USD\$ 0.70 centavos en el 2T 2014.

Servicios a Pasajeros. El gasto en servicios a pasajeros fue USD\$ 38.2 millones en el 2T 2014, un 7.8% de incremento sobre los USD\$ 35.5 millones correspondientes al 2T 2013, principalmente como resultado del incremento de 5.9% en pasajeros transportados y consecuentemente un incremento en costo de las 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 3.3% de USD\$ 0.37 centavos a 0 USD\$.39 centavos en el 2T 2014.

Mantenimiento y reparaciones. El gasto en mantenimiento y reparaciones fue de USD\$ 56.6 millones en el 2T 2014, un incremento de 3.9% sobre USD\$ 54.4 millones en el 2T 2013, principalmente como resultado de un aumento de 5.2% en las horas bloque, que fue parcialmente compensado por una disminución en los gastos por mantenimiento de motor como consecuencia de nuestro plan de renovación de flota. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en mantenimiento y reparaciones disminuyó 0.4% de USD\$ 0.573 centavos a USD\$ 0.57 centavos en 2T 2014.

Tráfico Aéreo. El gasto en tráfico aéreo fue de USD\$ 44.9 millones en el 2T 2014, presentando un incremento de 5.6% sobre USD\$ 42.5 millones en el 2T 2013, principalmente como resultado de un incremento de 5.9% en el número de pasajeros transportados asociados con gastos por compensación para vuelos interrumpidos e indemnizaciones. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en tráfico aéreo permaneció estable en USD\$ 0.45 centavos.

Mercadeo y ventas. El gasto de mercadeo y ventas fue de USD\$ 157.7 millones en el 2T 2014 presentando una disminución de 10.4% sobre USD\$ 176.0 millones del 2T 2013. Lo anterior debido principalmente a una disminución en costos relacionados con promociones, programa de millas y redenciones con aliados aéreos y comerciales, así como menores costos relacionados con nuestro proyecto de cambiar la marca a la nueva Avianca. En términos de costos unitarios por ASK, los gastos de mercadeo y ventas disminuyeron 14.2%, de USD\$ 1.85 centavos en 2T 2013 a USD\$ 1.59 centavos en 2T 2014.

Generales, administrativos y otros. Los gastos generales, administrativos y otros fueron de USD\$ 58.1 millones en el 2T 2014, una disminución de 4.9% comparado con el USD\$ 61.1 millones en 2T 2013, debido principalmente a la ganancia de la venta de cuatro aeronaves de Fokker 50 que estaban en tierra durante 1T 2014. En términos de costos unitarios por ASK, los gastos generales, administrativos y otros decrecieron 8.8%, de USD\$ 0.64 centavos en 2T 2013 a USD\$ 0.59 centavos en 2T 2014.

Salarios, sueldos y beneficios. El gasto en salarios y beneficios fue de USD\$ 181.6 millones en el 2T 2014, presentando un incremento de 7.1% sobre USD\$ 169.5 millones en el 2T 2013, principalmente por un crecimiento de 4.3% en número de personal administrativo y 10.1% en personal operacional. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en salarios y beneficios incrementó 2.6% de USD\$ 1.78 centavos en el 2T 2013 a USD\$ 1.83 centavos en el 2T 2014.

Depreciación y amortización. Los gastos en depreciación y amortización fueron de USD\$ 45.1 millones en el 2T 2014, representando un incremento de USD\$ 10.9 millones sobre el 2T 2013, principalmente relacionado a la mayor depreciación de la incorporación de nuevos aviones a la flota (incluye siete ATR72, cuatro A319 y tres A330F, entre otros) y el cambio en la vida útil de las aeronaves de la familia A320 que paso de 30 a 25 años. El costo unitario por ASK de los gastos en depreciación y amortización subió de USD\$ 0.36 centavos en 2T 2013 a USD\$ 0.45 centavos en el 2T 2014.

Análisis por ASKs

	2T-2013	2T-2014	VAR%
Ingreso Operacional			
Pasajeros	9.53	9.40	-1.4%
Carga y otros	2.09	2.14	2.2%
Ingreso Operacional Total	11.63	11.54	-0.8%
Gastos Operacionales:			
Operaciones de Vuelo	0.22	0.20	-9.7%
Combustible	3.29	3.38	3.0%
Operaciones de tierra	0.93	0.88	-5.1%
Renta de aviones	0.78	0.70	-10.9%
Servicios a Pasajeros	0.37	0.39	3.3%
Mantenimiento y reparaciones	0.57	0.57	-0.4%
Tráfico Aéreo	0.45	0.45	1.1%
Mercadeo y ventas	1.85	1.59	-14.2%
Generales, administrativos y otros	0.64	0.59	-8.8%
Salarios, sueldos y beneficios	1.78	1.83	2.6%
Depreciación y amortización	0.36	0.45	26.3%
Gastos Operacionales Total	11.25	11.04	-1.9%
Utilidad Neta	0.37	0.50	35.4%
Total CASK	11.25	11.04	-1.9%
CASK ex. Fuel	7.97	7.65	-4.0%
Total CASK Adjusted	11.23	11.05	-1.6%
CASK ex. Fuel Adjusted	7.94	7.67	-3.4%
Yield	12.19	12.02	-1.4%

Cálculos EBITDAR excluyendo ítems especiales

	2T-13	2T-14	Var %
Ingresos Operacionales	1,105.1	1,144.7	
Gastos Operacionales	757.5	759.2	
Combustible	312.4	335.7	
Utilidad Neta - EBIT	35.3	49.8	41.3%
Margen	3.2%	4.4%	
	34.2	45.1	
(+) Depreciación y amortización	69.5	94.9	36.6%
EBITDA	6.3%	8.3%	
Margen			
(+) Renta de Aviones	74.6	69.4	
EBITDAR	144.1	164.3	14.0%
Margen	13.0%	14.4%	

Reconciliación de métricas financieras no IFRS

Reconciliación de utilidad neta excluyendo ítems especiales

	2T-13	2T-14	Var %
Utilidad neta	\$ 70.3	\$ (21.9)	-131.2%
Items especiales (ajustamientos):			
(-) Ganancia o pérdida en venta propiedad y planta	\$ (2.5)	\$ 1.9	
(-) Instrumentos derivados	\$ (0.3)	\$ 1.2	
(-) Ganancia tasa de cambio (pérdida)	\$ 71.2	\$ (44.5)	
Utilidad Neta Ajustada	\$ 1.9	\$ 19.5	933.2%

Reconciliación de costo por ASK excluyendo ítems especiales

En US\$ Centavos	2T-13	2T-14	Var %
CASK total	11.3	11.0	-1.9%
Combustible	3.3	3.4	
CASK total excluyendo combustible como reportado	8.0	7.7	-4.0%
Ganancia en venta de propiedad y planta	(0.03)	0.02	
CASK Total excluyendo combustible y ítems especiales	7.9	7.7	-3.4%

Cálculo EBITDAR excluyendo ítems especiales

	2T-13	2T-14	Var %
Ingresos operacionales	1,105.1	1,144.7	
Gastos operacionales	757.5	759.2	
Combustible	312.4	335.7	
Utilidad operacional	35.3	49.8	41.3%
(-) Ganancia en venta de propiedad y planta	(2.5)	1.9	
Utilidad operacional ajustada	37.7	47.9	27.1%
(+) Depreciación y amortización	34.2	45.1	
EBITDA Ajustado	71.9	93.1	29.4%
Margen	6.5%	8.1%	
	74.6	69.4	
(+) Arrendamiento de Aeronaves	146.5	162.5	10.9%
EBITDAR Ajustado	13.3%	14.2%	
Margen			

Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales para el periodo de tres meses finalizado el 30 de junio de 2013 y 30 de junio de 2014 (No auditado en Miles de USD)

	2T 2013	2T 2014	Var %
Ingresos operacionales:			
Pasajeros	906,029	932,368	2.9%
Carga y otros	199,120	212,331	6.6%
Total ingresos operacionales	1,105,149	1,144,699	3.6%
Gastos operacionales:			
Operaciones de vuelo	21,387	20,154	-5.8%
Combustible de aeronaves	312,355	335,669	7.5%
Operaciones terrestres	88,333	87,507	-0.9%
Arrendamiento de aeronaves	74,606	69,392	-7.0%
Servicios a pasajeros	35,472	38,238	7.8%
Mantenimiento y reparaciones	54,440	56,569	3.9%
Tráfico aéreo	42,495	44,858	5.6%
Mercadeo y ventas	176,020	157,709	-10.4%
Generales, administrativos y otros	61,090	58,126	-4.9%
Salarios, sueldos y beneficios	169,473	181,550	7.1%
Depreciación, amortización y deterioro	34,223	45,114	31.8%
Total gastos operacionales	1,069,894	1,094,886	2.3%
Utilidad de operación	35,255	49,813	41.3%
Gastos por intereses			
Ingresos por intereses	(25,670)	(30,710)	19.6%
Instrumentos financieros derivados	3,959	3,669	-7.3%
Diferencial cambiario	(318)	1,201	-477.7%
Gastos por intereses	71,215	(44,527)	-162.5%
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	84,441	(20,554)	-124.3%
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	3,383	(5,753)	-270.1%
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	(17,500)	4,363	-124.9%
Total gasto por impuesto sobre la renta	(14,119)	(1,390)	-90.2%
Utilidad neta del periodo	70,322	(21,944)	-131.2%
(Perdida) utilidad atribuible:			
Tenedores de acciones de la matriz	71,681	(21,369)	-129.0%
Participación no controladora	(1,359)	(575)	-57.7%
Utilidad (pérdida) neta del periodo	70,322	(21,944)	-131.2%

Estados Consolidados Condensados Interinos de Posición Financiera (No auditado en Miles de USD)

	Al 30 de Junio 2014	Al 31 de Diciembre 2013
ACTIVOS		
Activos corrientes:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	763,959	735,577
Efectivo restringido	4,150	23,538
Inversiones disponibles para la venta	1,692	—
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	313,465	276,963
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	33,748	26,425
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	57,877	53,158
Gastos pagados por anticipado	67,605	46,745
Activos mantenidos para la venta	11,862	7,448
Depósitos y otros activos	201,645	125,334
Total activos corrientes	1,456,003	1,295,188
Activos no corrientes:		
Inversiones disponibles para la venta	315	14,878
Depósitos y otros activos	214,792	189,176
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	34,140	32,441
Activos intangibles	372,000	363,103
Impuesto diferido activo	57,038	50,893
Propiedades y equipo, neto	3,488,471	3,233,358
Total activos no corrientes	4,166,756	3,883,849
Total activos	5,622,759	5,179,037
PASIVOS Y PATRIMONIO		
Pasivos corrientes:		
Porción corriente de deuda a largo plazo	338,033	314,165
Cuentas por pagar	458,323	509,129
Cuentas por pagar con partes relacionadas	9,356	7,553
Gastos acumulados	168,053	134,938
Provisión para litigios	17,239	14,984
Provisión para condiciones de retorno	51,518	33,033
Beneficios de empleados	53,815	52,392
Ingresos diferidos por transporte no devengados	624,568	564,605
Otros pasivos	29,097	27,432
Total pasivos corrientes	1,750,002	1,658,231
Pasivos no corrientes:		
Deuda a largo plazo	2,353,124	1,951,330
Cuentas por pagar	3,768	2,735
Provisión para condiciones de retorno	75,295	56,065
Beneficios de empleados	257,563	276,284
Pasivos por impuesto diferido	7,379	7,940
Otros pasivos no corrientes	14,956	11,706
Total pasivos no corrientes	2,712,085	2,306,060
Total pasivos	4,462,087	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	298,316	351,102
Otro ingreso comprensivo	28,857	28,857
Revaluación y otras reservas	—	—
Total patrimonio atribuible a la Compañía	1,155,636	1,208,422
Participación no controladora	5,036	6,324
Total patrimonio	1,160,672	1,214,746
Total pasivos y patrimonio	5,622,759	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 PARA LA DESEMPEÑO OPERACIONAL

Este reporte contiene términos relacionados a la desempeño operacional que son comúnmente utilizados en la industria de las aerolíneas, y son definidos a continuación:

“Utilización de aeronave” representa el número promedio de horas bloque operado cada día por cada aeronave para una flota de aeronaves.

“Sillas disponibles por kilómetro,” o ASKs, representa la capacidad de asientos de la aeronave multiplicado por el número de kilómetros que los asientos volados.

“Toneladas disponibles por kilómetro,” o ATKs, representa la capacidad de carga en toneladas multiplicado por el número de kilómetros la carga se vuela.

“Horas bloque” refiere al tiempo transcurrido desde el salida de una aeronave de la puerta del aeropuerto y su llegada a la puerta del aeropuerto.

“Costo por silla kilómetro disponible, o ‘CASK,’ excluyendo combustible” represente gastos operacionales con la excepción del combustible dividido por sillas disponibles por kilómetro (ASKs).

“Alianza de código compartido” refiere a nuestro códigos compartidos con otras aerolíneas con quien tenemos acuerdos comerciales para compartir el mismo vuelo. Una silla se puede comprar en una aerolínea, pero en realidad es operada por una aerolínea cooperativa bajo un diferente código o número de vuelo. El término “código” refiere a la identificador utilizada en horarios de vuelo, en general el código de designación para aerolínea IATA con dos caracteres y el numero de vuelo. Alianzas de código compartido permiten mas acceso a ciudades a través la red de rutas de un aerolínea dado sin tener ofrecer vuelos adicionales, y simplificaron conexiones de permitiendo reservaciones individuales a través de varios aeronaves.

“Costo por silla kilómetro disponible,” o CASK, representa los gastos operacionales divididos por las sillas kilómetro disponible.

“Factor de ocupación” representa el porcentaje de capacidad de sillas que es utilizado en las aeronaves y se calcula dividiendo los pasajeros pago kilómetro por las sillas kilómetro disponibles (ASKs).

“Ingreso operacional por sillas kilómetro disponibles,” o “RASK, representa el ingreso operacional dividido por las sillas kilómetro disponible (ASKs).

“Pasajero pago kilómetro,” o “RPKs,” representa el número de kilómetros volados de los pasajeros pagos.

“Pasajeros pago,” representa el total de pasajeros pago, que no incluye los pasajeros redimiendo las millas de viajero frecuente desde LifeMiles (anteriormente conocido como AviancaPlus o Distancia) o otros premios de viaje, volados en todos segmentos de vuelo (con cada segmento de conexión considerado segmento de vuelo separado).

“Pago toneladas por kilómetro,” o RTKs, representa el tonelaje total de carga levantada multiplicada por el número de kilómetros la carga es volado.

“Confiabilidad técnica de despacho” representa el porcentaje de vuelos que por itinerario no se retrasaron más de 15 minutos o cancelados por motivos técnicos.

“Rendimiento” representa la cantidad promedio que un pasajero paga por cada kilómetro volado, o pago de pasajeros dividido por pasajeros pago kilómetros (RPKs).



Call day: **August 15**

<p>ENGLISH Hour: 10:00 - 11:00 a.m. <small>(10:00 a.m. New York / 09:00 a.m. Colombia)</small></p>	<p>ESPAÑOL Hora: 9:00 - 10:00 a.m. <small>(9:00 a.m. Nueva York / 08:00 a.m. Colombia)</small></p>
<p>Click here to enter</p>	<p>Haz clic aquí para entrar</p>