

Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional¹ ajustada de US\$68.4 millones para el 1T 2015

Bogotá, Colombia, 28 de mayo de 2015.- Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, anuncia hoy sus resultados para el 4T 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 2015 (1T 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 primer trimestre de 2015

- Avianca Holdings registró una utilidad neta ajustada de US\$21.8 millones, excluyendo ítems especiales. El margen neto ajustado fue de 2.0%.
- Los ingresos operacionales durante el primer trimestre de 2015 ascendieron a US\$1.12 billones, cifra que representa un crecimiento de 1.6% frente a los ingresos registrados en el mismo periodo de 2014. Los ingresos de carga y otros aumentaron 19.5%, producto de la optimización del uso de nuestra capacidad de carga, así como por el continuo crecimiento de nuestro programa de lealtad, el cual finalizó el primer trimestre con más de seis millones de miembros. Por otra parte, los ingresos de pasajeros se redujeron en 2.0% como consecuencia de la depreciación del peso colombiano, lo que diluyó los *yields* en 9%.
El costo ajustado por silla disponible por kilómetro (CASK)¹ disminuyó 6.6% a 9.93 centavos durante el 1T 2015, comparado con 10.63 centavos en el 1T 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 se ubicó en 7.41 centavos, asociado al incremento de 9.2% en los ciclos de la operación.
- La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR)¹ para el 1T 2015, alcanzó US\$205.1 millones, mientras que el margen (EBITDAR)¹ fue de 18.4%, registrando un incremento de 365 puntos básicos comparado con el margen obtenido en el mismo periodo del 2014.
- La utilidad operacional (EBIT)¹ se ubicó en US\$68.4 millones, mientras que el margen operacional para el 1T 2015 fue de 6.1%, 158 puntos básicos por encima del margen registrado en el 1T 2014.
- La capacidad medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro) se incrementó en 7.0% durante el 1T 2015. Lo anterior se explica principalmente por la continua expansión de la capacidad en nuestros mercados internacionales y domésticos implementada durante el 2014. Asimismo, durante el 1T 2015 el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajero pago kilómetro) creció un 7.7%, alcanzando un factor de ocupación consolidado de 79.0%, 55 puntos básicos superior al registrado en el mismo periodo de 2014.
- En cumplimiento con el plan de renovación y modernización de la flota, entre enero y marzo de 2015, la Compañía realizó las siguientes incorporaciones: un A320 equipado con *Sharklets* y un ATR72-600. De esta manera, Avianca Holdings y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 174 aeronaves.

Financieros

(3 meses terminados el 31 de marzo)

(\$ millions)	1T-14	1T-15
Ingresos	1,098	1,115
EBITDAR	161.8	193.4
EBIT	50.0	57.0
EBITDAR ¹	161.8	205.1
EBIT ¹	50.0	68.4
Utilidad Neta	12.3	33.4
Utilidad Neta*	24.4	21.8

¹Excluyendo Ítems Especiales

Rentabilidad

(3 meses terminados el 31 de marzo)

	1T-14	1T-15
EBITDAR %	14.7%	17.4 %
EBIT %	4.6%	5.1%
EBITDAR ¹ %	14.7%	18.4%
EBIT ¹ %	4.6%	6.1%
Utilidad Neta%	1.1%	3.0%
Utilidad Neta%*	2.2%	2.0%

*Excluyendo Ítems Especiales

Operación

(3 meses terminados el 31 de marzo)

	1T-14	1T-15
Pasajeros	6.19M	6.68M
ASKs	9.86Bn	10.55Bn
RPKs	7.73Bn	8.33Bn
LF	78.4%	79.0%
RASK	11.14	10.58
CASK	10.63	10.04

Información de contacto:

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

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

Mensaje del Presidente Ejecutivo

Estimados Accionistas,

Durante el primer trimestre de 2015 continuamos capturando los beneficios de la caída de los precios internacionales del combustible, y logramos afrontar los retos asociados al actual escenario macroeconómico en Latino América de la mano de la devaluación de las monedas de la región. Asimismo, continuamos con la ejecución de los proyectos encaminados a la reducción de costos, tales como la construcción del MRO (*Maintenance, Repair and Operations*) y el CEO (Centro de Excelencia Operacional), los cuales proyectamos estarán finalizados en el 2016. Estas iniciativas además de forjar mayores eficiencias, gracias a las economías de escala generadas, nos permitirán tener una mayor flexibilidad a lo largo de toda nuestra operación.

Fieles a nuestra promesa de valor, enfocamos nuestros esfuerzos en prestar un servicio de clase mundial a todos nuestros clientes, al mismo tiempo que continuamos optimizando y afinando nuestra red de rutas tanto en mercados internacionales como domésticos. De tal manera, realizamos ajustes en nuestro Hub de San Salvador con el objetivo de mejorar e incrementar su rentabilidad; específicamente redujimos las frecuencias a Chicago y Washington, cancelamos la operación a Newark y cambiamos el horario de los servicios prestados a Los Ángeles y Belice. Adicionalmente, lanzamos nuestra nueva ruta Lima - Punta Cana, un destino turístico muy apetecido en el Caribe, ampliando así nuestra cobertura a esta región desde Perú. Por otra parte, en el mercado doméstico incrementamos las frecuencias desde Lima a Juliaca y desde Arequipa a Cusco, con la finalidad de prestarle una mejor y mayor conectividad al segmento corporativo peruano.

Como resultado de lo anterior, en el primer trimestre del año en curso, nuestra capacidad, medida en términos de ASKs (sillas disponibles por kilómetro), creció 7.0%, mientras que el tráfico, medido en RPKs (pasajeros pago por kilómetro), aumentó en 7.7%, comparados con el mismo periodo de 2014. Así, nuestro factor de ocupación se incrementó en 55 puntos básicos, cerrando el trimestre en 79.0%.

Durante el trimestre, continuamos implementando nuestro plan de renovación de flota con la incorporación de 2 nuevas aeronaves para nuestra flota de pasajeros, un Airbus A320 equipado con *Sharklets* y un ATR 72-600. Del mismo modo, y en línea con el plan de renovación retiramos de operación cuatro aeronaves de la familia Airbus A320, un A330 de pasajeros y tres ATR-42 de nuestra flota regional. Adicionalmente retiramos de la operación cuatro aeronaves de la familia A320, un A330 de pasajeros y tres ATR42 de nuestra flota regional. Como resultado, terminamos el periodo con una flota operativa de 174 aeronaves.

Nuestra unidad de negocios de Carga continuó reportando un sólido crecimiento, incrementando sus ingresos en más de 11.1% comparado con el mismo trimestre del 2014. Durante el periodo, el tráfico expresado en RTKs (toneladas paga por kilómetro) creció un 18.8%, superando el crecimiento de la capacidad medida en ATKs (toneladas disponibles por kilómetro), situación que se traduce en una mejora de 200 puntos básicos en nuestro Factor de Ocupación. Lo anterior, es el resultado de la mejora tecnológica de nuestra flota carguera, la cual nos permite prestar un mejor y más óptimo servicio a nuestros clientes. Tal es el caso de los exportadores de flores colombianos y ecuatorianos, quienes para la temporada de San Valentín escogieron a Avianca para transportar más de 10.200 toneladas de carga. Este hecho, es un claro testimonio de la calidad del servicio y la confianza depositada en Avianca Cargo por parte de nuestros clientes corporativos.

En cuanto a nuestro programa de lealtad, LifeMiles, continuamos promocionando entre nuestra base actual y potencial de socios el programa "De compras con LifeMiles" que se lanzó en asocio con restaurantes y tiendas. Adicionalmente, LifeMiles fue reconocido en los *Freddie Awards*, como "Programa más prometedor del Año" y "Mejor Promoción de las Américas". En términos de crecimiento, nuestra base de miembros finalizó el trimestre con más de 6.0 millones de socios, lo que representa un incremento de 9.8% sobre el mismo periodo del 2014.

Finalmente, Avianca continuó con su mejora en rentabilidad para los primeros tres meses del año, en la medida en que los ingresos para el periodo alcanzaron USD 1.1 billones y la rentabilidad operacional aumento en más de 158 puntos básicos, alcanzando un margen EBIT¹ de 6.1%. A medida (en la medida en que este segundo trimestre del año va avanzando) que nos adentramos en el segundo trimestre del año, tenemos la confianza que Avianca continuara "generando" un crecimiento rentable mientras tomamos los pasos necesarios para continuar fortaleciendo la Compañía.

Atentamente,



Fabio Villegas Ramirez
Presidente Ejecutivo

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios

Indicadores Financieros y Factor de Desempeño 2015	1T-14	1T-15	Δ Vs. 1T-14
ASK's (mm)	9,861	10,549	7.0%
RPK's (mm)	7,734	8,332	7.7%
Total Pasajeros (en millones)	6,189	6,680	7.9%
Factor Ocupación	78.4%	79.0%	+55bp
Salidas	68,148	74,410	9.2%
Horas Bloque	124.047	134.429	8.4%
Stage length (km)	1,240	1,208	-2.6%
Consumo Combustible Galones (000's)	102,636	110,703	7.9%
Yield (centavos)	11.9	10.8	-9.0%
RASK (centavos)	11.1	10.6	-5.1%
PRASK (centavos)	9.3	8.5	-8.4%
CASK (centavos)	10.6	10.0	-5.6%
CASK ex. combustible (centavos)	7.2	7.5	4.2%
Tasa de cambio (promedio) COP/USD	\$2,005.2	\$ 2,469.3	23.1%
Tasa de cambio (cierre de periodo) COP/USD	\$1,965.3	\$ 2,576.1	31.1%
WTI (promedio) por barril	\$98.7	\$ 48.5	-50.8%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$24.1	\$ 19.9	-17.3%
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por barril	\$122.9	\$ 68.5	-44.3%
Precio Combustible por Galón (incluyendo hedge)	\$3.28	\$ 2.39	-27.1%
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1,098.5	\$ 1,115.7	1.6%
EBITDAR (\$M)	\$ 161.8	\$ 193.7	19.7%
<i>Margen EBITDAR</i>	14.7%	17.4%	+ 263 bp
EBITDA (\$M)	\$ 91.0	\$ 114.1	25.3%
<i>Margen EBITDA</i>	8.3%	10.2%	+ 193 bp
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 50.0	\$ 57.0	14.0%
<i>Margen Operacional</i>	4.6%	5.7%	+ 56 bp
Utilidad Neta (\$M)	\$ 12.3	33.4	172.8%
<i>Margen Utilidad Neta</i>	1.1%	3.0%	+ 188 bp
EBITDAR (Ajustado) (\$M)	\$ 161.8	\$ 205.1	26.8%
<i>Margen EBITDAR (Ajustado)</i>	14.7%	18.4%	+ 263 bp
EBITDA (Ajustado) (\$M)	\$ 91.0	\$ 125.5	37.8%
<i>Margen EBITDA (Ajustado)</i>	8.3%	11.2%	+ 296 bp
Utilidad Operacional (Ajustado) (\$M)	\$ 50.0	\$ 68.4	36.8%
<i>Margen Operacional (Ajustado)(\$M)</i>	4.6%	6.1%	+ 158 bp
Utilidad Neta Ajustada (\$M)	\$ 24.4	\$ 21.8	- 10.7%
<i>Margen Utilidad Neta (Ajustado)</i>	2.2%	0.9%	- 27 bp

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios

Comentarios a los Resultados del 1T 2015

Avianca Holdings alcanzó una utilidad operacional (EBIT)¹ de US\$68.4 millones y un margen (EBIT)¹ de 6.1% para el 1T 2015. Estos resultados son producto de menores costos de combustible así como de unos sólidos resultados del negocio de carga y de nuestro programa de lealtad *LifeMiles*. Consecuentemente con lo anterior Carga y Otros ingresos presentó un incremento de 19.5% sobre el mismo periodo de 2014. Así mismo, la Compañía vio un incremento de 7.9% en el tráfico de pasajeros, como resultado de la fuerte demanda observada en Norteamérica y los ajustes implementados en el Hub de San Salvador. Lo anterior fue contrarrestado parcialmente por una caída de 9.0% en los *yields*, principalmente por la devaluación de las monedas de la región durante el último trimestre y de las acciones tomadas en cuanto a la redistribución de capacidad del 2014. Lo anterior generó una dilución de los factores de ocupación en el mercado doméstico colombiano. Por otra parte, el negocio de carga registró un desempeño positivo al optimizar el uso de la capacidad disponible de la renovada flota de cargueros A330F.

Los ingresos operacionales alcanzaron US\$1.12 billones durante el 1T 2015, lo que representa un incremento de 1.6% comparado con el mismo periodo de 2014. Estos resultados se deben principalmente a la optimización en el uso de nuestra capacidad de carga, así como al continuo crecimiento de nuestro programa de lealtad. Lo anterior compensó la disminución de 2.0% en los ingresos de pasajeros resultado de la dilución en *yields* a causa de la depreciación de las monedas en la región. Los ingresos de Carga y Otros alcanzaron US\$216.6 millones, lo que representa un 19.4% de los ingresos totales de la Compañía. Lo anterior como resultado del crecimiento de 18.8% en RTKs y la continua optimización del uso de la capacidad disponible de la flota de carga A330. Como resultado de lo anterior, el factor de ocupación de carga para el 1T 2015 se incrementó 200 puntos básicos, alcanzando 61.5%.

Durante el 1T 2015 la Compañía siguió ofreciendo un servicio seguro y de clase mundial a sus clientes, al tiempo que ajustaba y optimizaba la red de rutas tanto en los mercados internacionales como domésticos. Realizamos ajustes en nuestro Hub de San Salvador con el objetivo de mejorar e incrementar su rentabilidad; específicamente redujimos las frecuencias a Chicago y Washington, cancelamos la operación a Newark y cambiamos el horario de los servicios prestados a Los Ángeles y Belice. Adicionalmente, lanzamos nuestra nueva ruta Lima - Punta Cana, un destino turístico muy apetecido en el Caribe, ampliando así nuestra cobertura a esta región desde Perú. Por otra parte, en el mercado doméstico incrementamos las frecuencias desde Lima a Juliaca y desde Arequipa a Cusco, con la finalidad de prestarle una mayor conectividad al segmento corporativo peruano. Consecuentemente la capacidad de pasajeros, expresada en ASKs, se incrementó 7.0% con respecto al mismo periodo de 2014.

Los costos operacionales¹ para el 1T 2015 disminuyeron en 0.1% alcanzando US\$ 1.05 billones. Lo anterior, es resultado de una caída significativa en los costos de combustible que presentaron una disminución de 21.2%. Sin embargo, este comportamiento fue parcialmente compensado por un incremento en el gasto de mantenimiento y reparaciones, los cuales alcanzaron US\$68.3 millones durante el trimestre debido al mayor tamaño de la flota y a costos asociados a las condiciones de retorno de nuestra flota A330. Adicionalmente, el costo de arrendamiento de aeronaves se incrementó en US\$8.9 millones, asociado al aumento en el tamaño de la flota operativa que pasó de 152 aeronaves en 1T 2014 a 174 aeronaves en 1T 2015. Los gastos de operación en tierra aumentaron 17.2% comparado con el mismo periodo de 2014, debido a un incremento de 9.2% en los ciclos de la operación asociados al incremento de frecuencias y nuevas rutas. Durante el trimestre la Compañía realizó una provisión que por valor de US\$ 7.1 millones asociado al nuevo impuesto a la riqueza correspondiente al año 2015. Lo anterior se registra bajo el rubro de Gastos Generales y Administrativos de acuerdo a los estándares NIIF.

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible implementada por la Compañía, al 31 de marzo de 2015 se tenían cubiertos 141.7 millones de galones a un precio promedio de \$2.38/galón. Este volumen representa aproximadamente el 34.3% del consumo total estimado de combustible para los próximos quince meses. El 100% de las coberturas se realiza a través de derivados de *jet fuel*. Es importante mencionar que la estrategia de cobertura, desde una perspectiva de riesgo de caja, continúa favoreciendo las opciones sobre los swaps en la medida en que la volatilidad del precio del petróleo se mantiene elevada.

En cumplimiento con el plan de renovación y modernización de la flota, entre enero y marzo de 2015, la Compañía realizó las siguientes incorporaciones: un A320 y un ATR72. De esta manera, Avianca Holdings y sus subsidiarias finalizaron el año con una flota operativa consolidada de 174 aeronaves.

La compañía registró gastos no operacionales por US\$12.9 millones en el primer trimestre de 2015, comparado con un gasto de US\$34.8 millones en el mismo periodo de 2014. Los gastos no operacionales incluyen gastos de intereses derivados de deuda incremental de flota y deuda corporativa. Adicionalmente, la compañía registró una utilidad por diferencia en cambio de US\$23.4 millones comparado con un gasto de US\$14.8 millones en el 1T 2014. Este efecto se debe principalmente a una utilidad por diferencia en cambio. La diferencia en cambio consiste principalmente en la pérdida o ganancia 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 americano.

La posición de caja y equivalentes de efectivo así como las inversiones disponibles para la venta alcanzaron US\$669.1 millones a finales del 1T 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 US\$713 millones, lo que equivale un 15.1% de los ingresos de los últimos 12 meses un 5.7% superior al registrado a Diciembre 31 de 2014. De esta caja, hemos logrado reducir nuestra exposición en bolívares a USD\$280.2 millones en depósitos bancarios al cierre del primer trimestre de 2015.

Al 31 de marzo de 2015, la compañía registro un múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR²) de 5.7 veces, inferior al múltiplo de 5.9 veces registrado en Diciembre de 2014. Lo anterior como resultado de la estrategia progresiva de des apalancamiento de la compañía. Adicionalmente, la deuda de largo plazo y los pasivos terminaron en USD\$ 2.73 billones y USD\$ 4.95 billones respectivamente.

Perspectiva 2015

Avianca Holdings a través de sus subsidiarias, continuará implementado iniciativas orientadas a la reducción de costos, así como proyectos encaminados a incrementar los ingresos los cuales se espera estén totalmente implementadas en los próximos dos años. Por tanto, la compañía **mantiene** sus expectativas operacionales y de rentabilidad para el 2015 de la siguiente manera:

Resumen	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	8.0% -10.0%

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios

Análisis por ASKs (en US\$ centavos)

	1T2014	1T2015	Var %
Ingreso Operacional			
Pasajeros	9.30	8.52	-8.4%
Carga y otros ¹	1.84	2.05	11.7%
Ingreso Operacional Total¹	11.14	10.58	-5.1%
Gastos Operacionales			
Operaciones de Vuelo	0.19	0.17	-7.8%
Combustible	3.41	2.51	-26.4%
Operaciones de tierra	0.89	0.97	9.5%
Renta de aviones	0.72	0.76	5.2%
Servicios a Pasajeros	0.36	0.35	-2.7%
Mantenimiento y reparaciones	0.58	0.76	29.9%
Tráfico Aéreo	0.42	0.47	10.5%
Mercadeo y ventas ¹	1.49	1.46	-1.4%
Generales, administrativos y otros	0.53	0.44	-17.5%
Salarios, sueldos y beneficios	1.63	1.61	-1.5%
Depreciación y amortización	0.42	0.54	30.0%
Gastos Operacionales Total	10.63	10.04	-5.6%
Utilidad Neta	0.51	0.54	6.6%
CASK Total	10.63	9.93	-6.6%
CASK ex. Fuel	7.22	7.41	2.7%
Yield	11.86	10.79	-9.0%

Reconciliación de métricas financieras no IFRS

En US\$ Millones	1T2014	1T2015	Var %
Utilidad Neta Reportada	12.28	33.42	172.2%
Items Especiales (Ajustes):			
(+) Condiciones Retorno A330		10.10	
(+) Fragmentos de repuestos e inventarios		1.30	
(-) Instrumentos Derivados	2.67	(0.36)	
(-) Utilidad (Pérdida) por Diferencia en Cambio	(14.83)	23.39	
Utilidad Neta Ajustada	24.4	21.8	-10.7%

En US\$ Centavos	1T2014	1T2015	Var %
CASK Total Reportado	10.63	9.97	-5.6%
Combustible	3.41	2.51	
CASK Total Reportado excluyendo combustible	7.22	7.52	4.2%
(+) Condiciones Retorno A330		(0.10)	
(+) Fragmentos de repuestos e inventarios		(0.01)	
CASK Total excluyendo Combustible Fuel e Items Especiales	7.22	7.41	2.7%

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios

Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2014 y 2015 (No auditados en USD)

Ingresos operacionales:	2015	2014
Pasajeros	899,134	917,253
Carga y otros	216,582	181,283
Total ingresos operacionales	1,115,716	1,098,536
Gastos operacionales:		
Operaciones de vuelo	18,154	18,399
Combustible de aeronaves	265,141	336,553
Operaciones terrestres	102,615	87,569
Arrendamiento de aeronaves	79,678	70,789
Servicios a pasajeros	36,944	35,480
Mantenimiento y reparaciones	79,729	57,380
Tráfico aéreo	49,215	41,638
Mercadeo y ventas	154,445	146,475
Generales, administrativos y otros	46,373	52,540
Salarios, sueldos y beneficios	169,371	160,670
Depreciación y amortización	57,045	41,035
Total gastos operacionales	1,058,710	1,048,528
Utilidad de operación	57,006	50,008
Gastos por intereses	(41,464)	(25,340)
Ingresos por intereses	5,492	2,716
Instrumentos derivados	(361)	2,674
Diferencial cambiario	23,364	(14,827)
Utilidad antes de impuesto de renta	44,037	15,231
Gasto de impuesto sobre la renta – corriente	(9,943)	(3,508)
Gasto de impuesto sobre la renta – diferido	(670)	556
Total gasto por impuesto sobre la renta	(10,613)	(2,952)
Utilidad neta del periodo	33,424	12,279

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios

Estados Consolidados Condensados Interinos de Posición Financiera (no auditados en USD)

Activo	Al 31 marzo de 2015	Al 31 diciembre de 2014
Activos corrientes:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	668.403	640,891
Efectivo restringido	38.741	1,987
Inversiones disponibles para la venta	—	1,218
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	292.297	355,168
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	36.169	27,386
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	71.137	65,614
Gastos pagados por anticipado	65.495	56,065
Activos mantenidos para la venta	745	1,369
Depósitos y otros activos	187.133	174,128
Total activos corrientes	1.360.120	1,323,826
Activos no corrientes:		
Inversiones disponibles para la venta	671	237
Depósitos y otros activos	207.611	218,010
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	47.921	42,407
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	11.247	11,247
Activos intangibles	414.257	416,070
Impuesto diferido activo	29.701	35,664
Propiedades y equipo, neto	4.158.766	4,128,051
Total activos no corrientes	4.870.174	4,851,686
Total activos	6.230.294	6,175,512

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios

Pasivos y patrimonio	Al 31 de marzo de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
Pasivos corrientes:		
Porción corriente de deuda a largo plazo	481,523	458,679
Cuentas por pagar	559,102	547,494
Cuentas por pagar con partes relacionadas	12,299	13,797
Gastos acumulados	129,123	138,262
Provisión para litigios	13,003	14,157
Provisión para condiciones de retorno	60,576	61,425
Beneficios de empleados	45,527	49,193
Ingresos diferidos por transporte no devengado	448,429	461,118
Otros pasivos	110,098	127,496
Total pasivos corrientes	1,859,680	1,871,621
Pasivos no corrientes:		
Deuda a largo plazo	2,728,390	2,711,898
Cuentas por pagar	21,434	21,167
Provisión para condiciones de retorno	75,282	70,459
Beneficios de empleados	160,968	173,460
Pasivo por impuesto diferido	14,499	15,760
Ingresos diferidos por transporte no devengado	84,798	85,934
Otros pasivos no corrientes	13,468	8,466
Total pasivos no corrientes	3,098,839	3,087,144
Total pasivos	4,958,519	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	505,649	473,254
Otros Ingresos	(95,978)	(117,583)
Revaluación y otras reservas	24,550	24,550
Total de patrimonio atribuible a la Compañía	1,262,684	1,208,684
Participación no controladora	9,091	8,063
Total patrimonio	1,271,775	1,216,747
Total pasivos y patrimonio	6,230,294	6,175,512

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios

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: “*Confiability 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, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios



CALL DAY: MAY 29th

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

HAGA CLICK AQUÍ PARA ENTRAR

ENGLISH
10:00am to 11:00am
(New York Time)

CLICK HERE TO ENTER

aviancaholdings.com

LifeMiles

La Compañía reportó las cifras correspondientes al 1T 2015 a la Superintendencia Financiera de Colombia y a la SEC el 28 de Mayo posterior al cierre del mercado

Para mayor información por favor contactar a la Oficina de Relación con Inversionistas en: ir@avianca.com

¹ Cuando se indique, la cifra no incluye ítems extraordinarios para el periodo: USD10.1M asociados a gastos extraordinarios en las condiciones de retorno de los A330; USD 1.3M de gastos extraordinarios asociados a inventarios obsoletos de repuestos de aeronaves.

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 + depósitos bancarios