

## Avianca Holdings reporta una Utilidad Operacional consolidada de USD\$ 70.3 MM en el 3T 2014

Bogotá, Colombia, 14 de noviembre de 2014.- Avianca Holdings S.A. (NYSE:AVH, BVC: PFAVH), la aerolínea líder en América Latina, 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 tercer trimestre de 2013 (3T 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 tercer trimestre de 2014

- Avianca Holdings registro una utilidad neta ajustada de USD\$ 37.7 millones, excluyendo ítems especiales. El margen de la utilidad neta ajustada fue de 3.1%. En los primeros meses del año Avianca Holdings S.A. registro una utilidad neta ajustada de USD\$82.1 millones excluyendo ítems especiales, mientras que el margen para el periodo fue de 2.4%.
- Los ingresos operacionales<sup>1</sup> ascendieron a USD\$ 1.23 billones, debido a un incremento de 4.4% en los ingresos de pasajeros, principalmente por un aumento de 7.5% en el número de pasajeros transportados. En línea con nuestro plan de expansión y mejor utilización de la capacidad de carga, los ingresos de Carga y otros subieron 1.0%. Los ingresos operacionales para los primeros nueve meses del año fueron de \$3.5 billones, 1.6% por encima de los registrados en el mismo periodo de 2013.
- El costo ajustado por silla disponible por kilómetro (CASK)<sup>1</sup> aumento 3.9% en el tercer trimestre de 2014. Para el mismo periodo el costo ajustado por silla disponible por kilómetro (CASK ex-fuel) excluyendo combustible alcanzó 7.5 centavos, asociado a un incremento de 11.3% en los ciclos de la operación. En los primeros nueve meses del año el costo por silla disponible por kilómetro (CASK) se mantuvo estable en 10.8 centavos en comparación con el mismo periodo de 2013. Estos resultados son debido a las iniciativas de control de costos implementadas en lo corrido del año.
- La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR) en el 3T 2014, alcanzó un valor de USD\$ 202.5 millones, mientras que el margen (EBITDAR) fue de 16.5%, mostrando una mejora de 210 puntos básicos en comparación con el margen obtenido en el 2T 2014. Durante los primeros nueve meses del año la utilidad antes de intereses, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (EBITDAR) fue de USD\$ 528.6 millones, alcanzando un margen operacional de 15.3%
- La utilidad operacional (EBIT) alcanzó USD\$ 70.3 millones, mientras que el margen operacional para el 3T de 2014 fue de 5.7%, 130 puntos básicos por encima del 2T de 2014. La utilidad operacional (EBIT) para los primeros nueve meses del año fue de USD\$ 170.1 millones. Como resultado, el margen operacional para los primeros nueve meses de 2014 fue de 4.9%.
- La Capacidad, medida en ASKs (sillas disponibles por kilómetro) se incrementó 6.1% en el 3T 2014. Lo anterior como resultado de la expansión de la capacidad en nuestros mercados domésticos y el inicio de la operación de la ruta Bogotá-Londres. Adicionalmente, el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajeros revenue por kilómetro) creció 5.3%, alcanzando un factor de ocupación consolidado de 81.3%. Durante los primeros nueve meses de 2014 la capacidad, medida en ASKs (sillas disponibles por kilómetro), subió 5.3%, mientras que el tráfico de pasajeros, medido en RPK's, incremento 4.0%.
- En cumplimiento con el plan de renovación y modernización de la flota, entre julio y septiembre, la compañía incorporó dos A321, dos A320, dos aeronaves A319, todas equipadas con sharklets, y cuatro ATR72 mientras que se retiraron de la operación dos ATR42. Consecuentemente, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operativa consolidada de 165 aeronaves.

### Financieros

(Primeros 9 meses terminados el 30 de septiembre)

	9M-13	9M-14
Ingresos	3.4 Bn	3.5Bn
EBITDAR	582.4	528.6
EBIT	270.2	170.1
Utilidad Neta	183.4	23.5
Utilidad Neta*	170.7	82.1

\*Excluyendo Ítems Especiales

	3T-13	3T-14
Ingresos	1.18 Bn	1.23Bn
EBITDAR	237.5	202.5
EBIT	132.2	70.3
Utilidad Neta	35.9	33.2
Utilidad Neta*	99.1	37.7

\* Excluyendo Ítems Especiales

### Rentabilidad

(Primeros 9 meses terminados el 30 de septiembre)

	9M-13	9M-14
EBITDAR %	17.1%	15.3%
EBIT %	7.9%	4.9%
Utilidad Neta %	5.4%	0.7%
Utilidad Neta*	5.0%	2.4%

\*Excluyendo Ítems Especiales

	3T-13	3T-14
EBITDAR %	20.1%	16.5%
EBIT %	11.2%	5.7%
Utilidad Neta %	3.0%	2.7%
Utilidad Neta*	8.4%	3.1%

\* Excluyendo Ítems Especiales

### Operación

(Primeros 9 meses terminados el 30 de septiembre)

	9M-13	9M14
Pasajeros	18.3M	19.3M
ASKs	28.9Bn	30.5Bn
RPKs	23.3Bn	24.2Bn
LF	80.4%	79.4%
RASK	11.8	11.4
CASK	10.8	10.8

	3T-13	3T-14
Pasajeros	6.4M	6.9M
ASKs	10.1b	10.7b
RPKs	8.3b	8.7b
LF	82.0%	81.3%
RASK	11.7	11.5
CASK	10.4	10.8

### Información de contacto:

Avianca Holdings  
Oficina de Relación con el Inversorista  
[ir@avianca.com](mailto:ir@avianca.com)

<sup>1</sup> Cuando se indique, Carga y otros ingresos aumentan por el monto asociado a las comisiones netas interlinea recibidas y pagadas durante el periodo las cuales para el 3T 2014 ascendieron a USD\$10.1 millones. De igual manera cuando se indique el costo de Ventas y Mercadeo se incrementa por este mismo valor. El catalogo de cuentas del nuevo ERP lleva estas cantidades como un costo incremental o como un menor gasto por concepto de Ventas y Mercadeo dependiendo del efecto neto del periodo.

## Mensaje del Presidente Ejecutivo

Durante el tercer trimestre de 2014, Avianca continuó mostrando un sólido progreso en la implementación de su plan estratégico de transición operativa, el cual se puso en marcha a principios de este año y que ha permitido reubicar la capacidad a rutas productivas y aumentar nuestra presencia en mercados internacionales. Debido a los cambios estructurales que implementamos en los primeros nueve meses del año, la base de comparación de nuestros resultados ha cambiado. Sin embargo los resultados alcanzados durante el segundo y tercer trimestres muestran el desempeño positivo de las iniciativas implementadas a principios de 2014.

Durante el 3T 2014, los resultados asociados al desempeño de la red de rutas en nuestros mercados domésticos fueron robustos. Logrando un crecimiento en términos de RPKs (pasajeros pago por kilómetro volado) de 8.6% y alcanzando un factor de ocupación de 76.8%. Nuestra capacidad medida en ASKs (sillas disponibles por kilómetro) fue de 9.5%, en línea con el crecimiento de la demanda doméstica que hemos evidenciado.

En el frente internacional, continuamos expandiendo nuestra presencia en nuevos mercados. Nuestros esfuerzos por incrementar nuestra operación en Europa han sido exitosos, evidencia de esto ha sido la gran acogida que ha tenido el inicio en operación de nuestra ruta Bogotá – Londres, la cual registro un factor de ocupación promedio de 84% durante el tercer trimestre de este año. En línea con la sólida demanda en Europa, en el mes de diciembre incrementaremos nuestro servicio a Barcelona pasando de cuatro a siete frecuencias semanales. Adicionalmente, hemos añadido un vuelo en nuestro servicio a Cancún, con lo que aumentamos la operación a dos frecuencias diarias. Lo anterior en línea con el crecimiento de 8.1%, en términos de capacidad hacia Norte América respecto al mismo periodo del año anterior.

El segmento de carga continúa mostrando resultados positivos. El tráfico expresado en RTKs incremento 27%, superando nuestro crecimiento en términos de capacidad respecto al año anterior. En consecuencia, el factor de ocupación para el periodo registro una mejora de 600 puntos básicos en comparación con el mismo periodo del año pasado. Adicionalmente es importante mencionar el progreso que hemos logrado posicionando y fortaleciendo nuestro negocio de carga, con la reciente adquisición de una participación en la compañía de carga Aerounión en México y el nuevo acuerdo comercial con Etihad, los cuales permiten mejorar la operación inbound de carga desde Los Ángeles vía México e incrementar la conectividad con Europa.

Durante el tercer trimestre de 2014, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias registraron un ingresos operativos por USD\$ 1.23 billones, un incremento de 3.9% comparado con el mismo periodo el año anterior. En términos de nuestro margen operacional, vimos como los esfuerzos de redistribución de capacidad implementados desde principios de año, contribuyeron a la recuperación del margen EBITDAR en 210 puntos básicos respecto al 2T 2014, alcanzando un 16.5%. De acuerdo con nuestro plan de renovación de flota y continuando con el proceso de expansión de capacidad en línea con el crecimiento de la demanda en los mercados domésticos e internacionales, Avianca incorporó durante el periodo dos A321, dos A320, dos A319, y cuatro ATR72, finalizando el trimestre con una flota operacional de 165 aeronaves

De esta manera, Avianca está encaminada hacia un crecimiento sostenible y de largo plazo en los mercados domésticos e internacionales. Durante los últimos trimestres y en medio de un entorno desafiante, pusimos en marcha nuestro plan estratégico de transición, que nos permitió tomar en los momentos apropiados las decisiones acertadas. De esta manera La Compañía empieza a evidenciar los buenos resultados y se posiciona de la mejor manera de cara al 2015.

Cordialmente,



Fabio Villegas Ramirez  
Chief Executive Officer

# Avianca Holdings S.A.

Indicadores Financieros y Factor de Desempeño Consolidados <sup>1</sup>	3T-13	3T-14	Δ Vs. 3T-13
ASK's (mm)	10,067	10,683	6.1%
RPK's (mm)	8,253	8,689	5.3%
Total Pasajeros (en millones)	6,373	6,853	7.5%
Factor de Ocupación	82.0%	81.3%	-0.7%
Salidas	64,630	71,963	11.3%
Horas Bloque	125,037	132,964	6.3%
Stage length (km)	1,315	1,326	0.8%
Consumición de Combustible Galones (000's)	105,293	110,736	5.2%
Yield (cents)	12.0	11.9	-0.8%
RASK (cents)	11.7	11.5	-2.1%
PRASK (cents)	9.8	9.7	-1.6%
CASK (cents) <sup>1</sup>	10.4	10.8	3.9%
CASK ex. Combustible (centavos) <sup>1</sup>	7.1	7.5	5.8%
CASK Ajustado (centavos) <sup>1</sup>	10.4	10.8	3.9%
CASK ex. Combustible Ajustado (centavos) <sup>1</sup>	7.1	7.5	5.8%
Tasa de Cambio (Promedio) COP/USD\$	\$ 1,907.9	\$ 1,909.6	0.1%
Tasa de Cambio (cierre del periodo) COP/USD\$	\$ 1,914.7	\$ 2,028.5	5.9%
WTI (PROMEDIO) por barril	\$ 105.8	\$ 97.8	-7.6%
Jet Fuel Crack (promedio) por barril	\$ 17.8	\$ 19.6	10.2%
US Gulf Coast ( Jet Fuel promedio) por barril	\$ 123.6	\$ 117.4	-5.1%
Precio combustible por Galón (incluyendo Hedge)	\$ 3.21	\$ 3.23	0.7%
Ingresos Operacionales (\$M) <sup>1</sup>	\$ 1,182.0	\$ 1,227.6	3.9%
EBITDAR (\$M)	\$ 237.5	\$ 202.5	-14.8%
Margen EBITDAR	20.1%	16.5%	-3.5%
EBITDA (\$M)	\$ 174.1	\$ 126.4	-27.4%
Margen EBITDA	14.7%	10.3%	-4.4%
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 132.2	\$ 70.3	-46.9%
Margen Operacional (\$M)	11.2%	5.7%	-5.4%
Utilidad Neta (\$M)	\$ 35.9	\$ 33.2	-7.6%
Margen Utilidad Neta	3.0%	2.7%	-0.3%
EBITDAR (Ajustado) (\$M)	\$ 237.5	\$ 202.5	-12.1%
Margen EBITDAR (Ajustado)	20.1%	16.5%	-2.9%
EBITDA (Ajustado) (\$M)	\$ 174.1	\$ 126.4	-23.9%
Margen EBITDA (Ajustado)	14.7%	10.3%	-3.8%
Utilidad Operacional (\$M) (Ajustado)	\$ 132.2	\$ 70.3	-41.6%
Margen Operacional (Ajustado)	11.2%	5.7%	-4.8%
Utilidad Neta Ajustada (\$M)	\$ 99.1	\$ 37.7	-61.9%
Margen Utilidad Neta (Ajustado)	8.4%	3.1%	-5.3%

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

## COMENTARIOS A LOS RESULTADOS DE 3T 2014

Avianca Holdings alcanzó una utilidad operacional (EBIT) de USD\$ 70.3 millones para el 3T 2014, mientras el margen (EBIT) fue de 5.7%. Estos resultados reflejan la reacomodación de capacidad (ASKs) así como la fuerte demanda observada en el mercado doméstico de Colombia y en las rutas internacionales a Europa. Como resultado, la compañía vio un incremento de 7.5% en su tráfico de pasajeros el cual compenso la caída de 0.8% en el yield como resultado de la estrategia de redistribución de capacidad a otros destinos. Asimismo, el negocio de carga registro un desempeño positivo al hacer mejor utilización de su capacidad con la nueva flota renovada A330. En consecuencia, los ingresos de Carga y otros<sup>1</sup> incrementaron 1%.

Los ingresos operacionales<sup>1</sup> alcanzaron USD\$ 1.23 billones durante el 3T 2014, representando un incremento de 3.9% sobre el mismo periodo de 2013. Estos resultados se deben principalmente a la mejora en los ingresos de pasajeros asociados primordialmente a un incremento de 7.5% en el número de pasajeros transportados y a un aumento en la redención de millas asociada a la venta de tiquetes. Los ingresos de Carga y otros<sup>1</sup> fueron de USD\$ 193.9 millones, representando 15.8% de los ingresos

<sup>1</sup> Cuando se indique, Carga y otros ingresos aumentan por el monto asociado a las comisiones netas interlinea recibidas y pagadas durante el periodo las cuales para el 3T 2014 ascendieron a USD\$10.1 millones. De igual manera cuando se indique el costo de Ventas y Mercadeo se incrementa por este mismo valor. El catálogo de cuentas del nuevo ERP lleva estas cantidades como un costo incremental o como un menor gasto por concepto de Ventas y Mercadeo dependiendo del efecto neto del periodo.

totales de la compañía. Esto equivale a un incremento del 1% por encima del 3T 2013, principalmente por un aumento del 27.0% en el tráfico de toneladas transportadas (RTKs). Como resultado, el factor de ocupación de carga para el 3T 2014 incremento 600 puntos básicos, alcanzando un 65%. Los ingresos operacionales en los primeros nueve meses de 2014 fueron USD\$ 3.5 billones, lo cual representa un aumento de 1.6% respecto al mismo periodo de 2013.

Avianca Holdings S.A. incremento desde su centro de conexiones de Bogotá, un promedio de 16 frecuencias semanales en sus rutas de alta densidad tales como Medellín, Cartagena, Cali y Barranquilla. Adicionalmente, la compañía añadió una frecuencia diaria desde Bogotá a Cancún, y abrió la venta de tres frecuencias semanales adicionales de su ruta Bogotá a Barcelona. Esta última ruta prestara un servicio diario y las frecuencias incrementales empezaran a operar a partir de Diciembre de este año. Consecuentemente, la capacidad de pasajeros, expresada en ASKs, incremento 6.1% en el 3T 2014 sobre el mismo periodo de 2013. Durante los primeros nueve meses del año la capacidad aumento un 5.3%.

Los Costos operacionales<sup>1</sup> para el 3T 2014 se incrementaron en 10.2%, alcanzando USD\$ 1.16 billones. Estos resultados incluyen el incremento de 5.9% en el costo de combustible asociado a un incremento de 5.2% en el consumo de galones, derivado principalmente de un incremento de 6.3% en las horas bloque. Lo anterior, fue parcialmente contrarrestado por una caída de 5.1% en el precio del combustible (Jet Fuel). De igual manera, los Costos operacionales<sup>1</sup> se vieron afectados por un incremento en la depreciación y amortización de USD\$ 14.2 millones, debido principalmente al incremento de la flota operativa y a la reducción en la vida útil de las aeronaves A320 que pasaron en Diciembre de 2013 de 30 a 25 años. Adicionalmente, el gasto en mantenimiento y reparaciones incremento USD\$ 27.4 millones debido a gastos extraordinarios asociados a las condiciones de retorno de la flota A330, ya que la compañía se prepara para recibir los nuevos B787 Dreamliners. El costo de arrendamiento de aeronaves y otros gastos incremento en USD\$ 12.7 millones, debido a un aumento en el tamaño de la flota operativa que pasó de 154 aeronaves en 3T 2013 a 165 aeronaves en 3T 2014. Finalmente, Otros gastos<sup>1,2</sup> incrementaron en USD\$ 33.2 millones, alcanzando USD\$ 590.4 millones para el 3T 2014. Los resultados se explican principalmente por el incremento de USD\$ 9.2 millones en gastos de personal, un aumento de US \$ 5.9 millones por gastos de tráfico aéreo y USD\$ 4.9 millones de gastos por servicios de pasajeros. En agregado Otros Gastos<sup>1,2</sup> incrementaron 6.0% y fueron primordialmente afectados por el incremento de 11.3% en los ciclos y de 7.5% en el número de pasajeros transportados.

Como parte de la estrategia de cobertura de combustible por parte de la compañía, a finales del tercer trimestre de 2014 se tenían cubiertos 143 millones de galones a un precio promedio de \$2.83/galon. Dichos galones cubiertos representan el 32.7% del consumo total de combustible estimado para los próximos trece meses. Del monto total cubierto, 74% de las coberturas se realizaron con contratos de heating oil y 26% se realizaron con contratos de Jet Fuel. Es importante mencionar que la estrategia de coberturas, desde una perspectiva de riesgo de caja, favorece en este momento las opciones sobre los swaps en la medida en que la probabilidad de una caída adicional en el precio del petróleo ha aumentado.

En línea con el plan de renovación y modernización de la flota, entre Julio y Septiembre de 2014, la Compañía incorporo: dos A321, dos A320 y dos aeronaves A319, todas equipadas con sharklets y cuatro aeronaves ATR72 turboprop mientras que se retiraron de la operación dos ATR42. Como resultado, Avianca Holdings S.A. y sus subsidiarias cerraron el trimestre con una flota consolidada de 165 aeronaves.

La compañía registro gastos no operacionales por USD\$ 27.8 millones en el tercer trimestre de 2014, comparado con USD\$ 88.4 millones en el mismo trimestre de 2013. Los gastos no operacionales incluyen gastos por intereses derivados del aumento de deuda por aeronaves, además del servicio de la deuda incremental relacionada con la colocación de bonos emitida en el segundo trimestre de 2014. Lo anterior fue parcialmente compensado por el pago de USD\$39.3 asociado a la amortización de capital de los bonos en pesos de la serie A emitidos por Avianca S.A en 2009. Adicionalmente la compañía registró una ganancia por diferencia en cambio de USD\$ 1.3 millones. La diferencia en cambio consiste principalmente en la pérdida o ganancia neta de los activos y obligaciones monetarias denominadas en

<sup>1</sup>Cuando se indique, Carga y otros ingresos aumentan por el monto asociado a las comisiones netas interlinea recibidas y pagadas durante el periodo las cuales para el 3T 2014 ascendieron a USD\$10.1 millones. De igual manera cuando se indique el costo de Ventas y Mercadeo se incrementa por este mismo valor. El catálogo de cuentas del nuevo ERP lleva estas cantidades como un costo incremental o como un menor gasto por concepto de Ventas y Mercadeo dependiendo del efecto neto del periodo.

<sup>2</sup>Otros Gastos incluyen Operaciones de Vuelo, Operaciones de tierra, Servicios de Pasajeros, Tráfico Aéreo, Ventas y Mercadeo, General Administrativo y Salarios, Prestaciones y Beneficios.

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 los primeros nueve meses de 2014, la compañía registro gastos no operacionales por USD\$ 133 millones, comparado con un gasto de USD\$ 51.7 millones para el mismo periodo de 2013.

La posición de caja y equivalentes de efectivo alcanzó USD\$ 656.0 millones a finales del 3T 2014, representando un 14.1% 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 USD\$ 731.6 millones. Esto equivale un 15.7% de los ingresos de los últimos 12 meses. De esta caja, USD\$ 290 millones han sido solicitados a CENCOEX (anteriormente CADIVI) y continúan pendientes de repatriación.

Al cierre del 3T 2014, la compañía registro un múltiplo de endeudamiento (deuda neta ajustada sobre EBITDAR<sup>3</sup>) de 5.2 veces. Adicionalmente, la deuda total de largo plazo y pasivos totales permanecieron estables en USD\$ 2.4 billones y USD\$ 4.5 billones, respectivamente.

## EVENTOS RELEVANTES

Durante el 3T 2014, La Compañía migro exitosamente a su nueva plataforma de ERP; Oracle. Desde la integración entre Avianca y Taca en el 2010, la compañía había manejado plataformas contables independientes. Con esta nueva implementación, Avianca Holdings da un paso adicional en la armonización de sus estándares contables y de una mejora sustancial de sus herramientas gerenciales. Es importante mencionar que este cambio ha afectado la comparabilidad de algunos grupos de cuentas a lo largo de la estructura de costos que de ninguna manera afectan materialmente los resultados operacionales y los indicadores de rentabilidad. Detalles adicionales relacionados a los **cambios más relevantes** en el catálogo de cuentas pueden ser consultados en el **APENDICE A**.

## PERSPECTIVA 2015

Avianca Holdings S.A., a través de sus subsidiarias, continúa implementado iniciativas orientadas a la reducción de costos, las cuales se espera estarán implementadas a partir de 2016. Adicionalmente La Compañía anticipa un desempeño robusto de la red de rutas asociado a la maduración de la capacidad que fue redistribuida durante el 2014. Por tanto, la compañía reafirma sus expectativas de rentabilidad para el 2014 y da su perspectiva para el año 2015 a continuación:

Resumen	FY 2014	FY 2015
Total Pasajeros Incremento desde 2014	6.0% - 7.0%	6.0% - 8.0%
Capacidad (ASK'S) Incremento desde 2014	5.0% - 6.0%	5.0% - 7.0%
Factor de Ocupación	77% - 79%	78% - 80%
Margen EBIT	5.0% - 7.0%	6.0% - 8.0%

<sup>3</sup> Deuda 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 disponibles para la Venta + Certificados de Corto Plazo de Depósitos Bancarios + Efectivo Restringido de Largo Plazo

## Análisis por ASKs

	3T-2013	3T-2014	Var %
Ingreso Operacional:			
Pasajeros	9.84	9.68	-1.6%
Carga y otros <sup>1</sup>	2.33	2.23	-4.1%
<b>Ingreso Operacional Total<sup>1</sup></b>	<b>11.74</b>	<b>11.50</b>	<b>-2.9%</b>
Gastos Operacionales:			
Operaciones de Vuelo	0.20	0.02	-88.7%
Combustible	3.35	3.35	-0.0%
Operaciones de tierra	0.87	1.10	27.1%
Renta de aviones	0.63	0.71	13.1%
Servicios a Pasajeros	0.37	0.40	7.3%
Mantenimiento y reparaciones	0.50	0.72	46.0%
Tráfico Aéreo	0.44	0.70	58.4%
Mercadeo y ventas <sup>1</sup>	1.22	1.35	10.9%
Generales, administrativos y otros	0.78	(0.00)	-100.2%
Salarios, sueldos y beneficios	1.65	1.95	18.1%
Depreciación y amortización	0.42	0.53	26.1%
<b>Gastos Operacionales Total</b>	<b>10.43</b>	<b>10.74</b>	<b>3.0%</b>
<b>Utilidad Neta</b>	<b>1.31</b>	<b>0.66</b>	<b>-49.9%</b>
CASK Total <sup>1</sup>	10.4	10.8	3.9%
CASK ex. Fuel <sup>1</sup>	7.1	7.5	5.8%
CASK Total Ajustado <sup>1</sup>	10.44	10.8	3.9%
CASK ex. Combustible Ajustado <sup>1</sup>	7.1	7.5	5.8%
Yield	<b>12.00</b>	<b>11.90</b>	<b>-0.8%</b>

## Cálculos EBITDAR excluyendo ítems especiales

	3T-13	3T-14	Var %
Ingresos Operacionales <sup>1</sup>	1,182.0	1,227.6	
Gastos Operacionales <sup>1</sup>	712.4	799.9	
Combustible	337.5	357.4	
<b>Utilidad Neta - EBIT</b>	<b>132.2</b>	<b>70.3</b>	<b>-46.9%</b>
Margen	11.2%	5.7%	
(+) Depreciación y amortización	41.9	56.1	
<b>EBITDA</b>	<b>174.1</b>	<b>126.4</b>	<b>-27.4%</b>
Margen	14.7%	10.3%	
(+) Arrendamiento de Aeronaves	63.4	76.1	
<b>EBITDAR</b>	<b>237.5</b>	<b>202.5</b>	<b>-14.8%</b>
Margen	20.1%	16.5%	

<sup>1</sup>Cuando se indique, Carga y otros ingresos aumentan por el monto asociado a las comisiones netas interlinea recibidas y pagadas durante el periodo las cuales para el 3T 2014 ascendieron a USD\$10.1 millones. De igual manera cuando se indique el costo de Ventas y Mercadeo se incrementa por este mismo valor. El catálogo de cuentas del nuevo ERP lleva estas cantidades como un costo incremental o como un menor gasto por concepto de Ventas y Mercadeo dependiendo del efecto neto del periodo.

## Reconciliación de métricas financieras no IFRS

### Reconciliación de Utilidad Neta excluyendo ítems especiales

En US\$ Millones	3T-13	3T-14	Var %
Utilidad neta	\$ 35.9	\$ 33.2	-7.6%
Ítems especiales (ajustamientos):			
(-) Ganancia o pérdida en venta propiedad y planta	\$ 0.8	\$ (6.5)	
(-) Instrumentos derivados	\$ (3.3)	\$ 0.7	
(-) Ganancia tasa de cambio (perdida)	\$ (60.6)	\$ 1.3	
<b>Utilidad Neta Ajustada</b>	<b>\$ 99.1</b>	<b>\$ 37.7</b>	<b>-61.9%</b>

### Reconciliación de Gastos Operacionales por ASK excluyendo ítems especiales

En US centavos	3T-13	3T-14	Var %
CASK total reportado	10.4	10.7	3.0%
Combustible	3.4	3.3	
CASK total excluyendo combustible como reportado	7.1	7.4	4.5%
Ganancia en venta de propiedad y planta	0.01	(0.06)	
<b>CASK Total excluyendo combustible y ítems especiales</b>	<b>7.1</b>	<b>7.3</b>	<b>3.5%</b>

### Calculación EBITDAR excluyendo ítems especiales

en US\$ Millones	3T-13	3T-14	Var %
Ingresos operacionales <sup>1</sup>	1,182.0	1,227.6	
Gastos operacionales <sup>1</sup>	712.4	799.9	
Combustible	337.5	357.4	
<b>Utilidad operacional</b>	<b>132.2</b>	<b>70.3</b>	<b>-46.9%</b>
(-)Ganancia en venta de propiedad y planta	0.8	(6.5)	
<b>Utilidad operacional ajustada</b>	<b>131.4</b>	<b>76.7</b>	<b>-41.6%</b>
(+)Depreciación y amortización	41.9	56.1	
<b>EBITDA Ajustado</b>	<b>173.4</b>	<b>132.9</b>	<b>-23.4%</b>
Margen	14.7%	10.9%	
(+)Arrendamiento de Aeronaves	63.4	76.1	
<b>EBITDAR Ajustado</b>	<b>236.8</b>	<b>208.9</b>	<b>-11.7%</b>
Margen	20.0%	17.2%	

#### **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.

<sup>1</sup>Cuando se indique, Carga y otros ingresos aumentan por el monto asociado a las comisiones netas interlinea recibidas y pagadas durante el periodo las cuales para el 3T 2014 ascendieron a USD\$10.1 millones. De igual manera cuando se indique el costo de Ventas y Mercadeo se incrementa por este mismo valor. El catálogo de cuentas del nuevo ERP lleva estas cantidades como un costo incremental o como un menor gasto por concepto de Ventas y Mercadeo dependiendo del efecto neto del periodo.

## Estados Consolidados Condensados Interinos de Resultados Integrales para el periodo de nueve meses finalizado el 30 de Septiembre de 2013 y 2014

	Por los nueve meses terminados el	
	30 de septiembre de	
	2014	2013
	(No auditados)	
Ingresos operacionales:		
Pasajeros	\$ 2,883,334	\$ 2,833,691
Carga y otros	577,365	571,464
<b>Total ingresos operacionales</b>	<b>3,460,699</b>	<b>3,405,155</b>
Gastos operacionales:		
Operaciones de vuelo	40,929	60,720
Combustible de aeronaves	1,029,617	989,629
Operaciones terrestres	292,888	254,279
Arrendamiento de aeronaves	216,256	203,913
Servicios a pasajeros	116,593	105,903
Mantenimiento y reparaciones	191,261	153,158
Tráfico aéreo	161,553	133,336
Mercadeo y ventas	438,230	432,333
Generales, administrativos y otros	110,469	191,350
Salarios, sueldos y beneficios	550,535	502,043
Depreciación y amortización	142,289	108,279
<b>Total gastos operacionales</b>	<b>3,290,620</b>	<b>3,134,943</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>170,079</b>	<b>270,212</b>
Gastos por intereses	(90,752)	(75,917)
Ingresos por intereses	11,334	9,140
Instrumentos financieros derivados	4,541	(9,191)
Diferencial cambiario	(58,099)	24,241
<b>Utilidad antes del impuesto sobre la renta</b>	<b>37,103</b>	<b>218,485</b>
Gasto de impuesto sobre la renta - corriente	(11,477)	(23,490)
Gasto de impuesto sobre la renta - diferido	(2,132)	(11,614)
Total gasto por impuesto sobre la renta	(13,609)	(35,104)
<b>Utilidad neta del periodo</b>	<b>\$ 23,494</b>	<b>\$ 183,381</b>
<b>Utilidad neta del periodo</b>	<b>\$ 23,494</b>	<b>\$ 183,381</b>
<b>Otros resultados integrales (pérdida):</b>		
Rubros que no serán reclasificados a resultados en periodos futuros:		
Ganancias (pérdidas) actuariales	(6,271)	109,119
Impuesto sobre la renta	2,863	(22,085)
	<b>(3,408)</b>	<b>87,034</b>
Rubros que serán reclasificados a resultados en periodos futuros:		
Porción efectiva de cambios en el valor razonable de instrumentos de cobertura	(40,608)	(453)
Cambio neto en el valor razonable de inversiones disponibles para la venta	1,577	1,264
Impuesto sobre la renta	4,572	(1,055)
	<b>(34,459)</b>	<b>(244)</b>
<b>Otros resultados integrales (pérdida), neto de impuesto sobre la renta</b>	<b>(37,867)</b>	<b>86,790</b>
<b>Total resultados integrales (pérdida), neto de impuesto sobre la renta</b>	<b>(14,373)</b>	<b>270,171</b>
Utilidad atribuible a:		
Tenedores de acciones de la matriz	24,303	190,955
Participación no controladora	(809)	(7,574)
<b>Utilidad neta del periodo</b>	<b>23,494</b>	<b>183,381</b>
Total resultados integrales (pérdida) atribuibles a:		
Tenedores de acciones de la matriz	(13,564)	277,745
Participación no controladora	(809)	(7,574)
<b>Total resultados integrales (pérdida) del periodo</b>	<b>(14,373)</b>	<b>270,171</b>



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

	<u>Al 30 de septiembre de 2014</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2014</u>
	(No auditados)	(Auditados)
<b>Activos</b>		
<b>Activos corrientes:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 653,988	\$ 735,577
Efectivo restringido	3,590	23,538
Inversiones disponibles para la venta	1,349	—
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	323,075	276,963
Cuentas por cobrar con partes relacionadas	35,884	26,425
Repuestos no reparables y suministros, neto de provisión por obsolescencia	62,663	53,158
Gastos pagados por anticipado	54,903	46,745
Activos mantenidos para la venta	15,621	7,448
Depósitos y otros activos	163,354	125,334
Total activos corrientes	1,314,427	1,295,188
<b>Activos no corrientes:</b>		
Inversiones disponibles para la venta	299	14,878
Depósitos y otros activos	208,988	189,176
Cuentas por cobrar, neto de estimación para cuentas de cobro dudoso	50,782	32,441
Activos intangibles	375,102	363,103
Impuesto diferido activo	54,993	50,893
Propiedades y equipo, neto	3,645,494	3,233,358
Total activos no corrientes	4,335,658	3,883,849
<b>Total activos</b>	<b>5,650,085</b>	<b>5,179,037</b>
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
<b>Pasivos corrientes:</b>		
Porción corriente de deuda a largo plazo	\$ 338,487	\$ 314,165
Cuentas por pagar	399,425	509,129
Cuentas por pagar con partes relacionadas	6,554	7,553
Gastos acumulados	242,882	134,938
Provisión para litigios	18,533	14,984
Provisión para condiciones de retorno	46,256	33,033
Beneficios de empleados	49,656	52,392
Ingresos diferidos por transporte no devengados	627,571	564,605
Otros pasivos	56,619	27,432
Total pasivos corrientes	1,785,983	1,658,231
<b>Pasivos no corrientes:</b>		
Deuda a largo plazo	2,370,029	1,951,330
Cuentas por pagar	3,516	2,735
Provisión para condiciones de retorno	79,867	56,065
Beneficios de empleados	228,349	276,284
Pasivos por impuesto diferido	7,321	7,940
Otros pasivos no corrientes	13,591	11,706
Total pasivos no corrientes	2,702,673	2,306,060
Total pasivos	4,488,656	3,964,291
<b>Patrimonio:</b>		
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	298,594	351,102
Revaluación y otras reservas	28,857	28,857
<b>Total patrimonio atribuible a la Compañía</b>	1,155,914	1,208,422
Participación no controladora	5,515	6,324
<b>Total patrimonio</b>	1,161,429	1,214,746
<b>Total pasivos y patrimonio</b>	<b>\$ 5,650,085</b>	<b>\$ 5,179,037</b>

## GLOSARIO DE TÉRMINOS PARA LA 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:

**“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 nuestros 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 al identificador utilizada en horarios de vuelo, en general el código de designación para aerolínea IATA con dos caracteres y el número de vuelo. Alianzas de código compartido permiten más 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.

# Avianca Holdings S.A.

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

## APENDICE A

Rubro	Descripción	Reclasificación de Montos expresados en miles.
Cargo y otros ingresos	Anteriormente, las Comisiones interlinea (IC) relacionadas con los códigos compartidos se registraban en Otros Ingresos. Bajo el nuevo catalogo de cuentas del nuevo ERP, la estructura de costo de IC pasó a Ventas y Mercadeo en un monto de USD\$ 10,100M.	(10,100)
Operaciones de vuelo	Anteriormente, pilotos, costos de tripulación y personal en tierra y otros gastos, se registraba bajo Operaciones de Vuelo. Bajo la nueva contabilidad, este rubro se pasa a Salarios, Prestaciones y Beneficios (primordialmente) y a Servicio de Pasajeros, y Gastos Generales y Administrativos.	(16,878)
Operaciones de Tierra	Los costos de mensajería asociados con la unidad de negocios de Deprisa pasaron a Ventas y Mercadeo y Mantenimiento y Reparaciones.	4,800
Mantenimiento y Reparaciones	El transporte de partes, edificios, equipo rentado, servicio de energía eléctrica, equipo de mantenimiento de tierra, antes registrado en Operaciones de Tierra pasa en la nueva estructura de ERP a Mantenimiento y Reparaciones. Los costos de edificios y rentas, servicio de energía eléctrica, equipo de mantenimiento de tierra, previamente reportado bajo Gastos Generales y Administrativos ahora está bajo Mantenimiento y Reparaciones.	9,988
Tráfico Aéreo	Atención a viajero frecuente, servicios de seguridad, costos de edificios, materiales para salas VIP, gastos por viajes interrumpidos, materiales de oficina, papelería, servicios eléctricos pasa a Gastos Generales y Administrativos. Mantenimiento de Equipo de Tierra pasa a Operaciones de Tierra bajo la nueva estructura.	12,625
Ventas y Mercadeo	Previamente, las Comisiones interlinea (IC) relacionadas a códigos compartidos estaban registradas bajo Ventas y Mercadeo. Bajo la nueva estructura de ERP, las IC pasaron a Otros Ingresos en un monto de USD\$ 10.1M.	(10,100)
Salarios, Prestaciones y Beneficios	El costo de los beneficios de los empleados estaba registrado en Gastos Generales y de Administración. Cierta personal de viaje y otros gastos registrados en Operaciones de vuelo pasa en la nueva estructura de ERP a Salarios y Prestaciones.	26,986

<b>General Administrativo</b>	Bajo el nuevo sistema de contabilidad ERP la mayoría de los gastos antes mencionados fueron sacados de esta cuenta y reubicados en su función específica.
-------------------------------	---

## NUEVO CATALOGO DE CONTABILIDAD ERP

<b>Operaciones de vuelo</b>	El gasto incurrido directamente en las operaciones en vuelo de la aeronave además de los gastos asociados a tener una aeronave y el personal de la aeronave preparada para el vuelo pasa a Operaciones de vuelo.
<b>Mantenimiento</b>	Gastos, directos e indirectos, incurridos en las reparaciones de equipos de vuelo, que se necesiten para operar en cumplimiento con los estándares de seguridad; la inspección y revisión del equipo en línea con lo prescrito por los estándares operacionales; la limpieza y preparación del equipo cuando esa preparación o limpieza no es incidental de la rutina en conexiones normales productivas de uso de ese equipo.
<b>Servicios de pasajeros</b>	Gastos directamente relacionados a actividad de confort, seguridad y conveniencia de pasajeros en vuelo.
<b>Operaciones de tierra</b>	Gastos incurridos en tierra debidos a la protección y control de vuelos en movimiento; asignación y preparación de la tripulación de aeronaves en operación; aterrizaje y estacionamiento de aeronaves; inspecciones visuales de rutina, servicio y llenado de combustibles; y otros gastos incidentales incurridos en tierra para el despegue o aterrizaje de aeronaves.
<b>Tráfico aéreo</b>	Gastos relacionados a la operación de las oficinas de tráfico aéreo; gastos incurridos a bordo o preparación para abordar. Costos incurridos por manejo y protección de no tráfico pasajero en vuelo.
<b>Ventas y mercadeo</b>	Gastos incurridos en la promoción de la línea aérea; gastos incidentales por: documentos de ventas, control y organización o confirmación de espacios en aeronave vendidos. Gastos incurridos en la venta directa de espacios en aeronave; y gastos incurridos en desarrollo de tarifas y horarios para publicación.
<b>General y Administrativo</b>	Gastos generales de naturaleza corporativa o gastos incurridos en desempeñar actividades que contribuyen a mas de una función operativa, tales como actividades de contabilidad, actividades de compras, representación legal y otros gastos generales de la administración de la operación que no son directamente aplicables a una función particular.



Call day: **November 18**

**ENGLISH**

Hour: 09.00 to 10.00 am

[Click here to enter](#)

**ESPAÑOL**

Hora: 08.00 a 9.00am

[Haz clic aquí para entrar](#)

All times are New York times

aviancaholdings.com | 

