

En el segundo trimestre de 2013 Avianca Holdings, S.A. y compañías subsidiarias reportan una utilidad neta consolidada de USD\$70,3 Millones

Bogotá, 16 de agosto de 2013 Avianca Holdings S.A.(BVC:PFAVH), los siguientes resultados se refieren al segundo trimestre de 2013. 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 2012 (2T 2012), a no ser que se indique lo contrario. Avianca Holding 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 2013

- Avianca holdings S.A. y subsidiarias generaron una utilidad neta de USD\$ 70,3 millones en el 2T 2013, obteniendo un incremento de más de USD\$ 115 millones sobre la utilidad reportada en el mismo periodo del año anterior.
- Los ingresos operacionales fueron de USD\$ 1,1 billones, mostrando un crecimiento de 7,6% comparados con el 2T 2012, principalmente por un incremento de 5,8% en los ingresos de pasajeros como consecuencia de un aumento del 9,6% en el número de pasajeros transportados. Carga y otros ingresos incrementaron 16,6%, especialmente como resultado del crecimiento en las líneas de negocio de carga y lealtad.
- El costo por silla disponible por kilómetro (CASK) decreció 3,0% pasando de 11,6 centavos en el 2T 2012 a 11,25 centavos en el 2T 2013. El CASK sin incluir costos por combustible disminuyó 0,5% pasando de 8,01 centavos en el 2T-2012 a 7,97 centavos en el 2T-2013.
- La utilidad operacional (EBIT) alcanzó un valor de USD\$ 35,3 millones, presentando un incremento de 189,7% comparado con USD\$ 12,2 millones registrados en el 2T 2012. Excluyendo conceptos extraordinarios el crecimiento sería de 357,1%. El margen operacional para el 2T 2013 subió a 3,2% comparado con 1,2% en 2T 2012, principalmente como resultado de ingresos operacionales más altos e iniciativas de control de costos.
- La capacidad, medida en ASK's (sillas disponibles por kilómetro), se incrementó 8,7% durante el 2T 2013, explicado en su mayoría, por la expansión de la operación en nuestros mercados principales, la adición de aeronaves de mayor capacidad y un incremento del 7.7% en la operación medida en ciclos. Adicionalmente, el tráfico de pasajeros medido en RPK's (pasajeros revenue por kilómetro) creció 9,3%, generando un factor de ocupación del 78.2%, 0.5 puntos porcentuales superior al del 2T 2012.
- En línea con el plan de renovación y modernización de flota, entre abril y junio de 2013 la compañía recibió dos aeronaves Airbus A320 equipadas con sharklets. Como resultado, Avianca Holdings S.A. y subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operacional consolidada de 151 aeronaves.

Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2013

- Durante el segundo trimestre la compañía lanzó su marca comercial única “Avianca”. La “nueva Avianca”, que incluye las operaciones de Avianca, Grupo Taca Airlines, Aerogal, y Tampa Cargo, apunta a proveer un servicio de clase mundial con excelencia y calidez. Después de alinear la experiencia de viaje, la compañía pasa a fortalecer su posición de mercado a través de un servicio superior que se distingue por un nuevo sistema visual que se aplicará progresivamente a las aeronaves, aeropuertos, uniformes, publicaciones impresas y en línea, entre otros elementos distintivos de la empresa.

Indicadores de Desempeño Consolidados	IIQ-12	IIQ-13	Δ Vs. IIQ-12
ASK's (mm)	8.748	9.506	8,7% ▲
RPK's (mm)	6.801	7.435	9,3% ▲
Pasajeros Totales (en millones)	5.410	5.931	9,6% ▲
Factor de Ocupación	77,7%	78,2%	0,5% ▲
Punto de Equilibrio Factor de Ocupación	76,8%	75,7%	-1,1% ▲
Utilización de aeronaves (HB/Día)	10,13	9,72	-4,1% ▼
Ciclos	58.704	63.208	7,7% ▲
Horas Bloque	111.230	118.962	7,0% ▲
Distancia promedio recorrida (km)	1.260	1.242	-1,5% ▼
Consumo de combustibles en galones (000's)	93.028	98.179	5,5% ▲
Yield (centavos)	12,6	12,2	-3,2% ▼
RASK (centavos)	11,7	11,6	-1,0% ▼
PRASK (centavos)	9,8	9,5	-2,6% ▼
CASK (centavos)	11,6	11,3	-3,0% ▲
CASK ex. Fuel (centavos)	8,0	8,0	-0,5% ▲
CASK Ajustado (centavos) (1)	11,6	11,2	-3,6% ▲
CASK ex. Fuel Ajustado (centavos) (1)	8,1	7,9	-1,4% ▲
Tasa de Cambio (promedio) COP/US\$	\$ 1.800,8	\$ 1.791,3	-0,5% ▼
Tasa de cambio (final del periodo) COP/US\$	\$ 1.792,1	\$ 1.832,2	2,2% ▲
WTI (promedio) por Barril	\$ 102,9	\$ 94,3	-8,3% ▲
Jet Fuel Crack (promedio) por Barril	\$ 30,8	\$ 35,6	15,4% ▼
US Gulf Coast (Jet Fuel promedio) por Barril	\$ 133,7	\$ 129,9	-2,8% ▲
Precio de combustible por Galon	\$ 3,38	\$ 3,18	-5,8% ▲
Ingresos Operacionales (\$M)	\$ 1.027,0	\$ 1.105,1	7,6% ▲
EBITDAR (\$M)	\$ 110,2	\$ 144,1	30,8% ▲
Margen EBITDAR	10,7%	13,0%	2,3% ▲
EBITDA (\$M)	\$ 41,7	\$ 69,5	66,8% ▲
Margen EBITDA	4,1%	6,3%	2,2% ▲
Utilidad Operacional (\$M)	\$ 12,2	\$ 35,3	189,7% ▲
Margen Operacional (\$M)	1,2%	3,2%	2,0% ▲
Utilidad Neta (\$M)	\$ (44,8)	\$ 70,3	257,0% ▲
Margen Utilidad Neta	-4,4%	6,4%	10,7% ▲
EBITDAR (Ajustado) (1) (\$M)	\$ 106,4	\$ 147,0	38,2% ▲
Margen EBITDAR (Ajustado) (1)	10,4%	13,3%	2,9% ▲
EBITDA (Ajustado) (1) (\$M)	\$ 37,8	\$ 72,4	91,3% ▲
Margen EBITDA (Ajustado) (1)	3,7%	6,6%	2,9% ▲
Utilidad Operacional (\$M) (Ajustada) (1)	\$ 8,4	\$ 38,2	357,1% ▲
Margen Operativo (Ajustado) (1)	0,8%	3,5%	2,6% ▲
Utilidad Neta Ajustada (\$M) (2)	\$ (15,3)	\$ 2,4	-115,4% ▼
Margen Neto (Ajustado) (2)	-1,5%	0,2%	1,7% ▲

Nota: (1) Se excluyó la ganancia/pérdida en la venta de propiedad y equipo de los gastos operacionales: 2T 2012 ganancia de \$3.8M vs. 2T 2013 pérdida de \$2.9M, (2) se excluyó la ganancia por la venta de propiedad y equipo, instrumentos derivados y diferencia en cambio.

COMENTARIOS A LOS RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2013

La utilidad neta en el 2T 2013 refleja la continua implementación de nuestra estrategia de integración dirigida a la captura de sinergias en ingresos como resultado de nuestra red mejorada, la mejora de la conectividad a través de nuestros *Hubs*, nuestro renovado programa de lealtad *LifeMiles* y un mejor servicio al cliente. Durante el 2T de 2013 la utilidad neta fue de USD\$ 70,3 millones, un aumento de más de USD\$ 115 millones en la utilidad registrada en el mismo periodo de 2012. Los resultados financieros reportados por Avianca Holdings, S.A. y subsidiarias en el 2T de 2013 reflejan un crecimiento sostenido a través de la estrategia implementada por la compañía obteniendo ingresos operacionales de USD\$1,1 billones, esto representa un aumento del 7,6% respecto al mismo periodo de 2012.

Estos resultados fueron principalmente por el crecimiento de 5,8% en el ingreso de pasajeros como consecuencia de un incremento de 9,6% en el número de pasajeros transportados pasando de 5,4 millones en el 2T 2012 a 5,9 millones en el 2T 2013.

La compañía reorganizó operaciones desde y hacia San José de Costa Rica, en respuesta a las necesidades del mercado, manteniendo sus vuelos sin escalas entre San José y Caracas, México, Miami, Guatemala, Tegucigalpa, San Pedro Sula, Managua y Panamá, así como los vuelos de conexión a los hubs en El Salvador, Bogotá y Lima.

Durante el segundo trimestre de 2013 Avianca Holdings S.A. y subsidiarias aumentaron las frecuencias semanales en sus rutas nacionales e internacionales incluyendo: Bogotá-Cartagena (+14), Bogotá-Cali (+14), Bogotá-Medellín (+10), Bogotá-Punta Cana (+3), Bogotá-Guayaquil (+3) y Bogotá-Madrid (+4), entre otras.

En línea con el plan de renovación y modernización de flota, entre abril y junio de 2013, la compañía recibió dos aeronaves Airbus A320 equipadas con *sharklets*. Como resultado, Avianca Holdings, S.A. y sus subsidiarias finalizaron el trimestre con una flota operacional consolidada de 151 aeronaves.

Los costos operacionales para el 2T 2013 se incrementaron 5,4% alcanzando USD\$ 1.069,8 millones, incluyendo una disminución de 0,6% en el costo de combustible asociado con una disminución en el precio de referencia (Jet Fuel Gulf Coast, WTI+crack spread) del 6,5% parcialmente compensado por un mayor consumo de galones de combustible de 5,5% como resultado de la expansión en capacidad. Los gastos operacionales excluyendo el costo de combustible, para el segundo trimestre de 2012, se vieron afectados por un crédito de USD \$ 3.8 millones relacionados con la ganancia en la venta de propiedades y equipo de vuelo comparado con una pérdida de USD \$ 2,9 millones registrada en el segundo trimestre de 2013. Excluyendo estos elementos, los gastos de operación sin combustible crecieron 7.1%, por debajo del aumento de los ingresos de operación consolidados registrados en el período.

Como consecuencia la utilidad operacional entre abril y junio de 2013 fue de USD\$ 35,3 millones, 189,7% mayor a la registrada en el mismo periodo del 2012.

Al final del segundo trimestre de 2013, la compañía cubrió cerca del 31% del volumen consolidado de combustible estimado a consumir para los próximos doce meses de la siguiente manera: aproximadamente 47% para 3T 2013, 46% para 4T 2013, 43% para 1T 2014 y 31% para 2T 2014.

La compañía registró otros gastos no operacionales de USD\$ (49,2) millones en el segundo trimestre de 2013 comparado con USD\$ 53,0 millones para el mismo periodo de 2012. Los gastos no operacionales incluyen los cambios en el valor de mercado de los instrumentos derivados (*mark-to-market loss*) de USD\$ 0,3 millones comparado a una pérdida de USD\$ 6,0 millones en 2T 2012, así mismo incluye una ganancia neta por diferencia en cambio de USD\$ 71,2 millones comparado con una pérdida neta de USD\$ 27,3 millones para el mismo periodo de 2012.

Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2013

Perspectiva 2013

Durante 2013, La compañía espera continuar con la expansión de su capacidad en mercados estratégicos, por lo anterior se espera un crecimiento en ASK entre un 8% y un 10%. En términos del número de pasajeros se espera un crecimiento entre 10% y 12%, como consecuencia el Factor de Ocupación debería estar entre 77% y 79%.

En cuanto a la rentabilidad operacional, la compañía espera mantener márgenes entre el 6,5% y el 7,5%, ligeramente por encima de los niveles de 2012 a pesar de las inversiones incrementales relacionadas con la implementación de diferentes iniciativas para lograr la unificación de marca y la estandarización operativa.

Resumen	2013 Revisado	2013 Anterior
Capacidad (ASK'S)	Entre 8% y 10%	Entre 8% y 10%
Total Pasajeros	Entre 10% y 12%	Entre 11% y 13%
Factor de ocupación	Entre 77% y 79%	Entre 77% y 79%
Margen EBIT	Entre 6.5% y 7.5%	Entre 6.5% y 7.5%

RESULTADOS CONSOLIDADOS

Ingresos Operacionales

Los ingresos operacionales ascendieron a USD\$ 1.105,1 millones en el 2T 2013, un incremento del 7,6% sobre los USD\$ 1.027,0 millones registrados en el 2T 2012, como consecuencia de un crecimiento de USD\$ 49,8 millones en ingresos de pasajeros y un aumento de USD\$ 28,3 millones en ingresos de carga y otros ingresos operacionales relacionados principalmente a un incremento en los ingresos del programa de lealtad. Nuestro ingreso operacional por ASK fue USD\$ 11,63 centavos en el 2T de 2013, lo que representa una disminución del 1,0% frente a los USD\$ 11,74 centavos en el 2T de 2012.

Ingresos de pasajeros. Nuestro ingreso de pasajeros en el segundo trimestre de 2013 fue de USD\$ 906,0 millones, 5,8% mayor a los USD\$ 856,3 millones registrados en el segundo trimestre de 2012, principalmente como consecuencia de un crecimiento del 9,6% en el número de pasajeros transportados en el 2T del 2013, pasando de 5,4 millones en el 2T de 2012 a cerca de 6,0 millones en el mismo periodo de 2013, reflejando nuestro incremento en la capacidad medida en ASK de 8,7% para el segundo trimestre de 2013 (6,3% de crecimiento en la capacidad en rutas internacionales y 18,7% en la capacidad en rutas domésticas). El factor de ocupación creció 0,5 puntos porcentuales alcanzando 78,2%. Nuestro yield por pasajero decreció 3,2% pasando de US\$ 12,6 centavos en el 2T del 2012 a US\$ 12,2 centavos en el 2T 2013.

Carga y otros. El ingreso de carga y otros alcanzó los USD\$ 199,1 millones en el 2T de 2013, incrementándose un 16,6% frente a los USD\$ 170,8 millones en el 2T de 2012, principalmente como resultado de ingresos incrementales provenientes del programa de lealtad *Lifemiles*, carga internacional y otros ingresos relacionados a tasas administrativas y a servicios complementarios prestados a terceros.

Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2013

Gastos Operacionales

Los gastos operacionales totales fueron de USD\$ 1.069,9 millones en el segundo trimestre de 2013, incrementándose un 5,4% frente a los USD \$1.014,9 millones en el segundo trimestre del año anterior, principalmente como consecuencia de un incremento de USD\$ 16,1 millones en el costo de mercadeo y ventas, un crecimiento de USD\$ 13,5 millones en generales y administrativos y un mayor gasto de operaciones en tierra correspondiente a USD\$ 8,0 millones. Los gastos operacionales excluyendo el costo de combustible, se ven afectados por el beneficio de USD\$ 3,8 millones registrado en el segundo trimestre de 2012 relacionados con la ganancia en la venta de propiedad y equipo de vuelo en 2012 comparado con una pérdida de USD\$ 2,9M registrada en el segundo trimestre de 2013. Excluyendo estos dos elementos (combustibles y ganancia/perdida por venta de activos) los costos operacionales crecieron 7,1%. Como porcentaje de los ingresos operacionales, los gastos operacionales disminuyeron de 98,8% en el 2T de 2012 a 96,8% en el 2T de 2013.

Nuestros gastos operativos excluyendo el costo de combustible y el efecto de ganancia/pérdida en venta de propiedad y equipos de vuelo se incrementaron a un ritmo menor, (7,1%) comparado con el incremento de nuestros ingresos operativos de 7,6%, reflejando el avance en la optimización en la estructura de costos. Como resultado de esto, nuestro CASK excluyendo costo de combustible y ajustes especiales se redujo un 1,4% en el 2T de 2013. El detalle de los costos operacionales por silla disponible por kilómetro (CASK) es el siguiente:

	Segundo Trimestre Terminado Junio 30,		
	2T 2012	2T 2013	% Variación
	(en centavos de dólar)		
Costos Operacionales por ASK (CASK):			
Operaciones de vuelo	0.24	0.22	-6.7%
Combustible de aeronaves.....	3.59	3.29	-8.5%
Operaciones de tierra.....	0.92	0.93	1.2%
Renta de aviones	0.78	0.78	0.2%
Servicios a pasajeros	0.37	0.37	2.1%
Mantenimiento y reparaciones	0.64	0.57	-11.1%
Tráfico aéreo.....	0.48	0.45	-7.0%
Mercadeo y ventas.....	1.83	1.85	1.3%
Generales, administrativos y otros	0.59	0.61	4.2%
Salarios, sueldos y beneficios	1.87	1.78	-4.6%
Depreciación y amortización.....	0.34	0.36	6.8%
Ganancia/Perdida en venta de activos (ítem especial)	(0.04)	0.03	+170.7%
Total.....	11.60	11.25	-3.0%
Total (excluyendo combustible)	8.01	7.97	-0.5%
Total (excluyendo combustible e ítems especiales)	8.05	7.94	-1.4%

Operaciones de vuelo. El gasto de operaciones de vuelo fue de USD\$ 21,4 millones en el segundo trimestre de 2013, un 1,4% superior a los USD\$ 21,1 millones en el segundo trimestre de 2012, principalmente como resultado de un incremento del 7.0% en las horas bloque operadas así como el crecimiento de la operación doméstica en Perú y Colombia. En términos de costo unitario por ASK las operaciones de vuelo crecieron 6,7% desde 0,24 en el 2T de 2012 a 0,22 en el 2T de 2013.

Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2013

Combustible. El costo de combustible fue de USD\$ 312,4 millones en el 2T de 2013, incrementándose 0,6% frente a los USD\$ 314,2 millones en el 2T de 2012, primordialmente como consecuencia de un crecimiento de 5,5% en el consumo en galones durante el segundo trimestre de 2013 reflejando el crecimiento de 7.0% en las horas bloque operadas. Así mismo el precio promedio de combustible “into-plane” (precio por galón más impuesto y costos de distribución) se disminuyó un 5,8% pasando de USD\$ 3,88 por galón en el 2T de 2012 a USD\$ 3,18 por galón en el 2T de 2013. En términos de costo unitario el costo de combustible por ASK disminuyó 8,5% en el segundo trimestre del 2013 como resultado de lo ya descrito.

Operaciones de tierra. El costo de las operaciones de tierra fue USD\$ 88,3 millones en el segundo trimestre de 2013, 10,0% superior a los USD\$ 80,3 millones registrados en el 2T de 2012 relacionado principalmente por el incremento de 7,7% en ciclos operados en el 2T de 2013 comparado con 2T 2012, el crecimiento de tarifas de servicios de navegación en Colombia y mayores costos unitarios de servicios de aterrizajes y rampa en algunos aeropuertos de Suramérica. El costo unitario de operaciones de tierra por ASK creció un 1,2% de 0,92 en el 2T de 2012 a 0,93 en el 2T de 2013.

Renta de aviones. El costo de arrendamiento de aeronaves para el segundo trimestre de 2013 fue de USD \$74,6 millones, 8,9% superior a los USD 68,5 millones registrados en el mismo periodo de 2012. Esto a raíz de la incorporación de nuevas aeronaves (tres A320 y dos A330s) bajo contrato de arrendamiento operativo durante el 2T de 2013, parcialmente contrarrestado por la devolución en los últimos doce meses de cinco aeronaves (dos ATRs, dos A319 y un B737). En términos del costo unitario de arrendamiento por ASK permaneció estable en 0,78.

Servicios a Pasajeros. El gasto en servicios a pasajeros fue US\$ 35,5 millones en el 2T 2013, un 10,9% de incremento sobre los US\$ 31,9 millones en 2T de 2012, principalmente como resultado del incremento de 9,6% en pasajeros transportados. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en servicios a pasajeros permaneció estable en 0,37.

Mantenimiento y reparaciones. El gasto en mantenimiento y reparaciones fue de US\$ 54,4 millones in 2T 2013, una disminución de 3,4% sobre el gasto de US\$ 56,3 millones en el 2T 2012, esto como consecuencia del programa de modernización de la flota. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en Mantenimiento y reparaciones disminuye un 11.1% de 0,64 en el 2T 2012 a 0,57 en el 2T 2013.

Tráfico Aéreo. El gasto en tráfico aéreo fue de USD\$ 42,5 millones en el 2T 2013, presentando un incremento de 1,1% sobre USD\$ 42,0 millones en el 2T 2012, principalmente como resultado de un crecimiento de 9,6% en el número de pasajeros transportados y el aumento de 7,7% en ciclos en 2T 2013 comparado con 2T 2012. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en tráfico aéreo disminuyó de 0.48 en 2T 2012 A 0,45 en el 2T 2013, especialmente como consecuencia a las iniciativas para implementar eficiencias en los costos durante el 2T 2013.

Mercadeo y ventas. El gasto de mercadeo y ventas fue de USD\$ 176,0 millones en el 2T 2013 presentando un aumento de 10,1% sobre USD\$ 159,9 millones en 2T 2012, principalmente debido a un mayor gasto en publicidad y promociones relacionados con el lanzamiento de la nueva “Avianca” como marca única. En términos de costos unitarios por ASK, los gastos de mercadeo y ventas pasaron de 1,83 en 2T 2012 a 1,85 en 2T 2013.

General, administrativos y otros. Los gastos generales, administrativos y otros fueron de USD\$ 61,1 millones en el 2T 2013, USD\$ 13,5 millones por encima de los registrados en el 2T 2012, incluyendo un crédito de USD\$ 3,8 millones registrados en el primer trimestre de 2012 relacionado con la ganancia por la venta de propiedad y equipo de vuelo en 2012 comparado con una pérdida de USD\$ 2,9 millones registrado en el segundo semestre de 2013. En términos de costo unitario por ASK, los gastos generales, administrativos y otros presentaron un incremento de 4,2% pasando de 0,59 en 2T 2012 a 0,61 en 2T 2013.

Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2013

Salarios, sueldos y beneficios. El gasto en salarios y beneficios fue de USD\$ 169,5 millones en el 2T 2013, presentando un incremento de 3,7% sobre USD\$ 163,4 millones en el 2T 2012, principalmente como resultado a un crecimiento de 2,8% en personal debido al crecimiento en la operación y a un ajuste promedio de salarios basado en la inflación. En términos de costo unitario por ASK, el gasto en salarios y beneficios disminuyó 4,6% de 1,87 en el 2T 2012 a 1,78 en el 2T 2013.

Depreciación y amortización. Los gastos en depreciaciones y amortizaciones fueron de USD\$ 34,2 millones en el 2T 2013, una disminución de 16,1% sobre USD\$ 29,5 millones en el 2T 2012. En términos de costo unitario por ASK, los gastos en depreciaciones y amortizaciones crecieron 6,8%; pasando de 0,36 en el 2T 2012 a 0,36 en el 2T 2013.

Utilidad Operacional y margen operacional

La utilidad operacional fue de USD\$ 35,3 millones en el 2T 2013, presentando un crecimiento de 189,7% sobre los USD\$ 12,2 millones en el 2T 2012. El margen operacional se incrementó de 1,2% en el 2T 2012 a 3,2% en el 2T 2013 como resultado del crecimiento del 7,6% los ingresos operacionales en el segundo trimestre de 2013 como consecuencia del crecimiento en los ingresos de pasajeros de 5,8%, de 16.6% en carga y otros y un incremento de 7,1% en los costos operativos excluyendo combustible y el efecto de la ganancia por venta de activos ocurrida en 2T 2012.

Cálculos EBITDAR

Cifras en USD\$ Millones	2T-12	2T-13	Var %
Ingresos Operacionales	1,027,0	1,105,1	
Costos y gastos operacionales	700,7	757,5	
Combustible de aviones	314,2	312,4	
Utilidad operacional reportada	12,2	35,3	189,7%
	1,2%	3,2%	
(+) Depreciación y Amortización			
EBITDA	29,5	34,2	
Margen	41,7	69,5	66,8%
	4,1%	6,3%	
(+) Arrendamiento de aviones			
EBITDAR	68,5	74,6	
Margen	110,2	144,1	30,8%
	10,7%	13,0%	

Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2013

Estado De resultados Consolidado para los periodos de tres meses terminados el 30 de junio de 2012 y el 30 de junio de 2013.

	2T-12	2T-13	2T-12	2T-13	De 2T-12 a 2T-13
	(En USD\$ miles)		(Como porcentaje de los ingresos totales)		(% cambio)
Ingresos Operacionales:					
Pasajeros	856.264	906.029	83,4%	82,0%	5,8%
Carga y otros	170.781	199.120	16,6%	18,0%	16,6%
Total Ingresos Operacionales	1.027.045	1.105.149	100,0%	100,0%	7,6%
Costos y Gastos Operacionales:					
Operaciones de vuelo	21.098	21.387	2,1%	1,9%	1,4%
Combustible de aeronaves	314.221	312.355	30,6%	28,3%	-0,6%
Operaciones de tierra	80.299	88.333	7,8%	8,0%	10,0%
Renta de aviones	68.511	74.606	6,7%	6,8%	8,9%
Servicio a pasajeros	31.979	35.472	3,1%	3,2%	10,9%
Mantenimiento y reparaciones	56.334	54.440	5,5%	4,9%	-3,4%
Tráfico Aéreo	42.034	42.495	4,1%	3,8%	1,1%
Mercadeo y ventas	159.907	176.021	15,6%	15,9%	10,1%
General, administrativos y otros	47.563	61.091	4,6%	5,5%	28,4%
Salarios, sueldos y beneficios	163.441	169.473	15,9%	15,3%	3,7%
Depreciación y amortización	29.488	34.223	2,9%	3,1%	16,1%
Total gastos operacionales	1.014.875	1.069.896	98,8%	96,8%	5,4%
Utilidad Operacional	12.170	35.253	1,2%	3,2%	189,7%
Otros ingresos(gastos) no operacionales:					
Gastos financieros	(25.106)	(25.670)	-2,4%	-2,3%	2,2%
Ingresos financieros	5.489	3.959	0,5%	0,4%	-27,9%
Instrumentos derivados	(6.025)	(318)	-0,6%	0,0%	-94,7%
Diferencia en cambio	(27.335)	71.215	-2,7%	6,4%	360,5%
Total otros ingresos no operacionales (gastos)	(52.977)	49.186	-5,2%	4,5%	192,8%
Utilidad antes de impuesto sobre la renta	(40.807)	84.439	-4,0%	7,6%	306,9%
Provisión de impuesto de renta	(3.996)	(14.119)	-0,4%	-1,3%	253,3%
Utilidad neta	(44.803)	70.320	-4,4%	6,4%	257,0%

Avianca Holdings S.A.

Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2013

	Jun-13	Dec-12	Var %
	(Unaudited)	(Audited)	
Balance General Consolidado provisional			
Current assets:			
Cash and cash equivalents	\$ 614,185	\$ 402,997	52.4%
Restricted cash	4,923	6,547	-24.8%
Available-for-sale securities	19,027	19,460	-2.2%
Accounts receivable, net of provision for doubtful accounts	319,648	202,962	57.5%
Accounts receivable from related parties	30,301	29,427	3.0%
Expendable spare parts and supplies, net of provision for obsolescence	51,954	48,796	6.5%
Prepaid expenses	51,807	54,512	-5.0%
Assets held for sale	3,631	9,832	-63.1%
Deposits and other assets	70,944	105,028	-32.5%
Total current assets	1,166,420	879,561	32.6%
Non-current assets:			
Available-for-sale securities	11,168	13,165	-15.2%
Deposits and other assets	227,383	221,558	2.6%
Accounts receivable, net of provision for doubtful accounts	69,041	64,540	7.0%
Accounts receivable from related parties	22,644	24,001	-5.7%
Intangible assets	352,231	344,908	2.1%
Deferred tax assets	34,699	73,644	-52.9%
Property and equipment, net	2,911,146	2,699,546	7.8%
Total non-current assets	3,628,312	3,441,362	5.4%
Total assets	\$ 4,794,732	\$ 4,320,923	11.0%
Current liabilities:			
Current portion of long-term debt	\$ 302,742	\$ 282,145	7.3%
Accounts payable	501,736	488,568	2.7%
Accounts payable to related parties	5,544	7,309	-24.1%
Accrued expenses	146,792	181,802	-19.3%
Provisions for legal claims	7,568	7,903	-4.2%
Provisions for return conditions	0	7,598	-100.0%
Employee benefits	52,919	57,241	-7.6%
Air traffic liability	611,528	468,789	30.4%
Other liabilities	21,218	29,470	-28.0%
Total current liabilities	1,650,047	1,530,825	7.8%
Non-current liabilities:			
Long-term debt	1,860,445	1,572,299	18.3%
Accounts payable	2,734	3,041	-10.1%
Provisions for return conditions	72,785	59,297	22.7%
Employee benefits	265,784	400,831	-33.7%
Deferred tax liabilities	8,077	2,528	219.5%
Total non-current liabilities	2,209,825	2,037,996	8.4%
Total liabilities	\$ 3,859,872	\$ 3,568,821	8.2%
Total equity	934,860	752,102	24.3%
Total liabilities and equity	\$ 4,794,732	\$ 4,320,923	11.0%

Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2013

RECONCILIACION DE METRICAS FINANCIERAS NO IFRS

Reconciliación de utilidad neta sin incluir elementos especiales

Cifras en USD\$ Millones	2T-12	2T-13	Var %
Utilidad neta reportada	\$ (44,8)	\$ 70,3	+100%
Ítems especiales (ajustes):			
Ganancia en venta de propiedad y equipo	\$ 3,8	\$ (2,9)	
Perdida en valor de instrumentos derivados	\$ (6,0)	\$ (0,3)	
Perdida por diferencia en cambio	\$ (27,3)	\$ 71,2	
Utilidad neta ajustada	\$ (15,3)	\$ 2,4	-115,4%

Reconciliación de costos operacionales por ASK sin elementos especiales

Cifras en USD\$ centavos	2T-12	2T-13	Var %
Total CASK reportado	11,6	11,3	-3,0%
Combustible aviones	3,6	3,3	
Total CASK sin combustible reportado	8,0	8,0	-0,5%
Ganancia en venta de propiedad y equipo	0,0	(0,0)	
Total CASK sin combustible e ítems especiales	8,1	7,9	-1,4%

Calculo EBITDAR sin elementos especiales

Cifras en USD\$ Millones	2T-12	2T-13	Var %
Ingresos operacionales reportados	1.027,0	1,105,1	
Costos y gastos operacionales	700,7	757,5	
Combustible aviones	314,2	312,4	
Utilidad operacional reportada	12,2	35,3	189,7%
Ganancia en venta de propiedad y equipo	3,8	(2,9)	
Utilidad operacional ajustada	8,4	38,2	357,1%
(+) Depreciación y amortización	29,5	34,2	
EBITDA Ajustado	37,8	72,4	91,3%
Margen	3,7%	6,6%	
(+) Arrendamiento aviones	68,5	74,6	
EBITDAR Ajustado	106,4	147,0	38,2%
Margen	10,4%	13,3%	

Los términos "Avianca Holdings" o la "Compañía" hacen referencia a la entidad consolidada.

* **Acerca de Avianca Holdings S. A.** (BVC: PFAVH) está integrada por las aerolíneas: Aerovías del Continente Americano S.A. Avianca (Avianca), Tampa Cargo S.A. constituida en Colombia, Aerolíneas Galápagos S.A. Aerogal constituida en Ecuador, y las compañías del Grupo TACA: TACA Internacional Airlines S.A. constituida en El Salvador; Líneas Aéreas Costarricenses S.A, LACSA, constituida en Costa Rica, Transamerican Airlines S.A. TACA Perú constituida en Perú, Servicios Aéreos Nacionales S.A, SANSÁ constituida en Costa Rica, Aerotaxis La Costeña S.A, constituida en Nicaragua e Isleña de Inversiones C.A. de C.V. ISLEÑA constituida en Honduras.

Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

Este reporte contiene declaraciones sobre expectativas futuras.

Éstas 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. AviancaTaca Holding 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.

FIN.