

AEROMEXICO REPORTA RESULTADOS AL 1T25

- Margen UAFIDAR ajustada de 27%
- Margen de operación de 12%
- Costo por ASM excluyendo combustible disminuyó 4.5%

Ciudad de México, 30 de abril de 2025 - Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. ("Aeroméxico") reportó sus resultados financieros no auditados al primer trimestre de 2025 (1T25). La Compañía ha utilizado dólares estadounidenses como la moneda de presentación para estos estados financieros consolidados. El dólar estadounidense también es la moneda funcional de la Compañía. Todas las cifras están expresadas en millones de dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario.

Andrés Conesa, Director General, afirmó: "El primer trimestre de 2025 fue difícil debido a tensiones geopolíticas que causaron incertidumbre económica, depreciación del tipo de cambio y debilidad en la demanda. No obstante, nuestro equipo logró obtener resultados operativos y financieros excepcionales, al registrar el segundo mejor primer trimestre de nuestra historia en términos de rentabilidad de operación. Estoy orgulloso de la manera en la que el equipo Aeroméxico logró adaptarse a estas nuevas condiciones, para asegurar que la empresa continúe siendo líder en la industria. Nuestro compromiso es enfrentar estos desafíos de manera eficiente, centrando nuestros esfuerzos en fortalecer la rentabilidad a lo largo del año".

PRINCIPALES INDICADORES OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 1T25

Principales Indicadores Financieros	Tres meses terminados el 31 de marzo		
	1T25	1T24	Var. %
Ingresos	1,184	1,303	(9.1%)
UAFIDAR ajustada*	320	365	(12.4%)
Margen UAFIDAR ajustada* (% de Ingresos)	27%	28%	(1.0 p.p.)
Utilidad de operación (pérdida)	142	202	(29.8%)
Margen de operación (% de Ingresos)	12%	16%	(3.5 p.p.)
Principales Indicadores Operativos	1T25	1T24	Var. %
ASKs totales (millones)	13,996	13,675	2.3%
ASMs totales (millones)	8,697	8,497	2.3%
Pasajeros (miles)	5,877	5,979	(1.7%)
Ingreso total / ASK (centavos de USD)	8.5	9.5	(11.2%)
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	13.6	15.3	(11.2%)
Costo total / ASK (centavos de USD)	7.4	8.0	(7.2%)
Costo total / ASM (centavos de USD)	11.9	12.8	(7.2%)
Costo total excl. combustible / ASK (centavos de USD)	5.4	5.6	(4.5%)
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	8.6	9.0	(4.5%)

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

*Esta métrica no está definida en las NIIF, pero se ha incluido como referencia dada su relevancia para el desempeño de la Compañía. La UAFIDA se define como las ganancias o pérdidas del periodo antes de impuestos, depreciación, amortización, costo financiero neto y deterioro. UAFIDAR se define como UAFIDA antes de gastos de arrendamiento, dada la no recurrencia de este elemento.

Daniel Medellín
SVP Financial Planning & Investor Relations
dmedellin@aeromexico.com
Lucero Medina
VP Investor Relations
lmedinag@aeromexico.com

Ricardo Sánchez Baker
CFO
rsbaker@aeromexico.com

ENTORNO DE MERCADO

- **Actividad Económica.** La economía mexicana presentó un crecimiento moderado durante el primer trimestre del año. El Indicador de Actividad Económica Global aumentó 0.5% en febrero 2025, en comparación con el mismo mes del año anterior.
- **Tipo de cambio.** En el primer trimestre, el peso mexicano se debilitó frente al dólar estadounidense. En promedio, el peso mexicano registró una depreciación de 20.2% año contra año, al pasar de un tipo de cambio promedio de \$16.99 pesos por dólar en el 1T24 a \$20.43 pesos por dólar en el 1T25. El tipo de cambio al cierre del 1T25 se depreció 21.8%, al registrar \$20.32 pesos por dólar, comparado con \$16.68 pesos por dólar al cierre del 1T24.
- **Precio del combustible.** En el 1T25, el costo del combustible por litro en dólares disminuyó 12.9%, al pasar de 78¢ por litro en promedio en el 1T24 a 68¢ por litro en el 1T25.
- **Inflación.** La inflación anual a marzo de 2025 fue de 3.8%, una disminución de 0.6 puntos porcentuales (p.p.) en comparación con 2024¹.

PRINCIPALES RESULTADOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 1T25

- La **capacidad** de Aeroméxico, medida en ASMs, aumentó 2.3% comparado con el 1T24.
- Los **ingresos totales** de Aeroméxico en el 1T25 se ubicaron en \$1.2 mil millones, una disminución de 9.1% comparado con el mismo periodo de 2024.
- La **UAFIDAR** ajustada se ubicó en \$319.8 millones con un margen de 27.0%. Estos resultados representan disminuciones de \$45.2 millones y 1.0 p.p., respectivamente, comparados con el 1T24.
- El **resultado de operación** del primer trimestre de 2025 fue de \$142.0 millones con un margen de 12.0%. Estos resultados representan disminuciones de \$60.4 millones y 3.5 p.p., respectivamente, comparados con el 1T25.
- El **Costo por ASM** (CASM) en dólares, excluyendo combustible, fue de 8.6¢. Esto representa una disminución de 4.5% con relación al 1T25.
- La **razón de deuda neta ajustada a EBITDAR** fue de a 1.8x al final del primer trimestre, en comparación con 1.6x al cierre de 2024.
- Aeroméxico fue reconocida por CIRIUM como la aerolínea global más puntual en enero y febrero de 2025.

¹ Fuente: Banxico

ESTADO DE RESULTADOS

Ingresos 1T 2025

El **ingreso total** del primer trimestre de 2025 se ubicó en \$1.2 mil millones, lo que representó una disminución de 9.1% comparado con el mismo periodo del año anterior. Esta reducción fue resultado principalmente de la depreciación del tipo de cambio, así como de la debilidad en la demanda de pasajeros en algunos mercados específicos. Las condiciones de incertidumbre geopolítica y la depreciación del peso frente al dólar impactaron principalmente nuestros mercados domésticos en la frontera y el segmento de visitas a amigos y familiares en el mercado México-Estados Unidos. El ingreso total por ASM (IASM) en dólares fue de 13.6¢, una disminución de 11.2% comparado con el 1T24, derivado principalmente de la depreciación del peso frente al dólar y menor demanda en ciertos mercados en comparación con el 1T24.

Los **ASMs totales** en el 1T25 aumentaron 2.3% comparado con el mismo periodo de 2024. Los ASMs internacionales crecieron 2.7%, mientras que los ASMs domésticos aumentaron 1.5%. Los ASMs internacionales representaron el 69.3% de los ASMs totales de Aeroméxico; comparado con 69.0% en 1T24.

El **factor de ocupación** en el 1T25 fue de 82.3%, una disminución de 3.1 p.p. comparado con el mismo trimestre del año anterior. Esta reducción fue resultado principalmente de una disminución de 4.1 p.p. en el factor de ocupación doméstico.

En el 1T25, el **ingreso total por pasaje** -incluyendo otros ingresos por pasajeros- disminuyó 9.9%, como resultado de la desaceleración en la demanda y la depreciación del peso frente al dólar, la cual afectó el valor de los ingresos por vuelos domésticos obtenidos en moneda nacional. El ingreso por pasaje doméstico se ubicó en \$396.6 millones, mientras que el ingreso por pasaje internacional fue de \$675.6 millones.

Aeroméxico transportó **5 millones 877 mil pasajeros** en el 1T25, una disminución de 1.7% en comparación con el mismo trimestre del año anterior. En el primer trimestre de 2025, el número de pasajeros en rutas internacionales permaneció relativamente estable comparado con el 1T24, mientras que el número de pasajeros en rutas domésticas disminuyó 2.4% respecto al mismo periodo del año anterior.

Los **ingresos por carga aérea** en el 1T25 se ubicaron en \$70.5 millones, un incremento de 2.8% comparado con el 1T24, derivado principalmente del incremento en la demanda doméstica y la recuperación de tarifas en mercados internacionales.

Ingreso pasaje (millones de USD)	Tres meses terminados el 31 de marzo		
	1T25	1T24	Var. %
Doméstico	397	489	(18.9%)
Internacional	676	701	(3.6%)
Total ingreso pasaje	1,072	1,190	(9.9%)

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Gastos de Operación 1T 2025

Durante el 1T25, los **gastos operativos totales**, incluyendo combustible, salarios, mantenimiento, servicios de aeronaves y pasajeros, arrendamientos, depreciación y amortización de aeronaves, totalizaron \$864.1 millones, una disminución de 7.9% comparado con el mismo periodo de 2024, a pesar del crecimiento de 2.3% en ASMs. Esta disminución fue ocasionada principalmente por la reducción de 11.7% en los gastos por combustible, que alcanzaron \$285.8 millones en el trimestre. La reducción en otros costos operativos fue el

resultado principalmente de la aplicación de iniciativas de eficiencia en costos, la estrategia de aumento de capacidad mediante el uso de aeronaves de mayor tamaño después de la entrega de los nuevos equipos MAX y la depreciación del peso frente al dólar, lo que redujo los gastos denominados en pesos.

El **costo por litro de combustible** disminuyó 12.9% en comparación con el 1T24. El precio promedio del combustible en el 1T25 fue de 68¢ por litro, comparado con 78¢ por litro en el mismo trimestre del año anterior. El **consumo de combustible** aumentó 1.5% comparado con el 1T24, mientras que el **consumo de combustible por ASM** disminuyó 0.9% respecto al mismo trimestre del año anterior, debido principalmente a una flota más eficiente.

Otros costos operativos, incluyendo fuerza de trabajo, mantenimiento, servicios en aeropuertos, servicios a pasajeros, comisiones de agencias de viajes y gastos de venta y servicios administrativos, disminuyeron 5.9% comparado con el 1T24, derivado de la estrategia de aumento de capacidad mediante el uso de aeronaves de mayor tamaño, estrategias de control de gastos y la depreciación del peso frente al dólar.

Los gastos por rentas, depreciación y amortización se ubicaron en \$177.8 millones en el 1T25, un incremento de 9.3% comparado con el mismo trimestre del año anterior. Este incremento se explica principalmente por (i) el incremento en depreciaciones, como resultado de nuevas incorporaciones a la flota (trece equipos 737-MAX y dos equipos 787-9 en los últimos 12 meses), y (ii) el incremento en amortizaciones derivado del mantenimiento de motores y fuselaje efectuados de acuerdo con nuestro plan de mantenimiento.

El **costo por ASM (CASM) en dólares**, excluyendo combustible, fue de 8.6¢. Esto representa una disminución de 4.5% en comparación con el mismo trimestre de 2024, ocasionada por la eficiencia operativa, dado el incremento en ASMs como resultado de la estrategia de aumento de capacidad mediante el uso de aeronaves de mayor tamaño, estrategias de control de gastos y depreciación del peso frente al dólar, lo que redujo los costos denominados en pesos. Estos beneficios fueron parcialmente contrarrestados por presiones inflacionarias.

UAFIDAR Ajustada y Utilidad de Operación 1T 2025

La **UAFIDAR ajustada** para el 1T25 se ubicó en \$319.8 millones con un margen de 27.0%. Esto implica disminuciones de \$45.2 millones y 1.0 p.p., respectivamente, comparados con el mismo trimestre de 2024.

La **utilidad de operación** del primer trimestre se ubicó en \$142.0 millones, con un margen de 12.0%, el segundo mejor resultado de operación para un primer trimestre en la historia de la Compañía.

Reconciliación UAFIDAR ajustado	Tres meses terminados el 31 de marzo		
	1T25	1T24	Var. %
Utilidad (pérdida) neta	22	104	(79.0%)
(+) Impuesto a la utilidad (beneficio)	6	6	-
(+) Depreciación y amortización ⁽¹⁾	173	157	10.5%
(+) Ingresos y gastos financieros	115	93	23.8%
(+) Deterioro (reverso)	-	-	-
(+) Renta de equipo de vuelo ⁽²⁾	5	6	(21.3%)
UAFIDAR ajustado ⁽³⁾	320	365	(12.4%)

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

- (1) La depreciación y amortización se presenta como en nuestros estados consolidados de resultados.
- (2) Compuesta por rentas de equipo de vuelo de corto plazo, incluyendo aquellas sujetas al periodo PBH.
- (3) UAFIDAR ajustado se define como UAFIDA ajustado más gastos de arrendamiento. Consideramos que el UAFIDAR ajustado es únicamente una métrica de valuación, no de desempeño. El UAFIDAR ajustado tiene limitaciones como herramienta analítica y no debe considerarlo de forma aislada o como sustituto del análisis de nuestros resultados según lo informado bajo las NIIF. Debido a que los ajustes al UAFIDAR ajustado no se determinan de acuerdo con las NIIF, otras empresas pueden calcular esta medida de manera diferente. Como resultado, el EBITDAR ajustado tal como se presenta puede no ser directamente comparable con medidas con nombres similares presentadas por otras empresas.

Costo Neto de Financiamiento 1T 2025

Los **costos financieros netos** aumentaron 23.8% en comparación con el mismo periodo de 2024, debido a costos financieros derivados del crecimiento de la flota, la emisión de las Notas Senior Garantizadas con vencimiento en 2029 y 2031 y menores ingresos por intereses.

Utilidad Neta 1T 2025

La **utilidad neta** en el 1T24 totalizó \$21.9 millones con un margen de 1.8%.

Comentarios al Estado de Situación Financiera y Flujo de Efectivo

Al 31 de marzo de 2025, el **efectivo y equivalentes de efectivo** se ubicó en \$839.7 millones. A pesar de los efectos adversos de la depreciación del tipo de cambio en nuestros recursos de caja en moneda nacional, ese total, sumado a la línea de crédito revolvente sindicada por \$200.0 millones ejecutada en el 3T24, resultó en una liquidez total de \$1.0 mil millones, equivalente al 18.9% de los ingresos totales registrados en los últimos 12 meses.

Durante el 1T25, la Compañía generó \$181.3 millones de flujo neto de efectivo proveniente de actividades de operación, lo que le permitió continuar con los programas de inversión y desendeudamiento.

En el primer trimestre, la Compañía amortizó \$22.0 millones de deuda financiera.

Al cierre del 1T25, el **apalancamiento** de la Compañía, medido como deuda neta ajustada a UAFIDAR, se situó en 1.8 veces, comparado con 1.6 veces al cierre de 2024, ambas cifras incluyendo deuda financiera y arrendamientos de acuerdo con la norma IFRS 16.

FLOTA 1T 2025

Durante el 1T25, Grupo Aeroméxico recibió cinco equipos Boeing 737 MAX-8 y tres Boeing 737 MAX-9.

Al 31 de marzo de 2025, la flota operativa de Grupo Aeroméxico estaba compuesta por 156 aeronaves, con una edad promedio de 8.3 años.

FLOTA OPERATIVA

Flota	2T24	3T24	4T24	1T25
B-737-800	34	34	34	34
B-737 MAX 8	34	35	37	42
B-737 MAX 9	19	21	21	24
B-787	21	22	22	22
Aeroméxico	108	112	114	122
E-190	37	37	34	34
Aeroméxico Connect	37	37	34	34
Grupo Aeroméxico	145	149	148	156

Acerca de Grupo Aeroméxico

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., es una sociedad controladora, cuyas subsidiarias se dedican a la aviación comercial en México y a la promoción de programas de lealtad de pasajeros. Aeroméxico, la aerolínea global de México tiene su principal centro de operaciones en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Su red de destinos tiene alcance en México, Estados Unidos, Canadá, Centroamérica, Sudamérica, Asia y Europa. La flota operativa actual del Grupo incluye aviones Boeing 787 y 737, así como Embraer 190 de última generación. Aeroméxico es socio fundador de SkyTeam, una alianza que cumple 20 años y ofrece conectividad en más de 170 países, a través de las 19 aerolíneas socias. Aeroméxico creó e implementó un Sistema de Gestión de Salud e Higiene (SGSH) para proteger a sus clientes y colaboradores en todas las etapas de su operación.

www.aeromexico.com

www.skyteam.com

Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Tres meses terminados el 31 de
marzo

(USD Millones)

	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Var %</u>
Ingresos de operación			
Pasajeros	1,072	1,190	-9.9%
Carga	71	69	2.8%
Otros	41	44	-6.3%
Total de ingresos	1,184	1,303	-9.1%
Gastos de operación			
Combustible	286	324	-11.7%
Fuerza de trabajo	252	259	-2.7%
Mantenimiento	53	55	-3.6%
Servicios de tráfico y escala	136	136	0.1%
Servicio a pasajeros	33	33	-1.2%
Comisiones a agencias	21	29	-29.1%
Venta y administración general	80	94	-15.5%
Renta de equipo de vuelo	5	6	-21.3%
Depreciación y amortización	173	157	10.5%
Deterioro (reverso)	-	-	NA
Otros (ingresos) y gastos netos	6	9	-26.7%
Participación en (utilidades) / pérdida en asociadas y negocios conjuntos	(1)	0	NA
Total gastos de operación	1,042	1,101	-5.3%
Utilidad de operación	142	202	-29.8%
Ingresos financieros (gastos):			
Ingresos (gastos) financieros netos	(115)	(93)	23.8%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	27	110	-75.0%
Impuesto a la utilidad	6	6	-1.8%
Utilidad neta	22	104	-79.0%

La Compañía ha utilizado su moneda funcional -dólares estadounidenses- como la moneda de presentación para estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. y subsidiarias

Estado de Posición Financiera

	(USD Millones)	
	<u>Marzo 31, 2025</u>	<u>Diciembre 31, 2023</u>
Activo		
Activo circulante		
Efectivo y equivalentes de efectivo	840	842
Activos financieros	-	-
Instrumentos derivados financieros	-	-
Cuentas por cobrar	588	591
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2	3
Pagos anticipados y depósitos	70	70
Inventarios	151	140
Total activo circulante	1,650	1,647
Activo no circulante		
Activo Fijo y Derechos de Uso, Neto	3,440	3,207
Otros	1,528	1,530
Total activo no circulante	4,968	4,737
Total Activo	6,618	6,384
Pasivo		
Corto Plazo		
Financieros	465	448
Otros	2,671	2,745
Total Corto Plazo	3,136	3,193
Largo plazo:		
Préstamos incluyendo arrendamientos	3,484	3,253
Otros	872	838
Total Largo Plazo	4,356	4,090
Total Pasivo	7,492	7,283
Capital Contable	(874)	(900)
Total Pasivo y Capital	6,618	6,384

La Compañía ha utilizado su moneda funcional -dólares estadounidenses- como la moneda de presentación para estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
Estados Consolidados de flujos de efectivo

Tres meses terminados el 31
de marzo

(USD Millones)

	<u>2025</u>	<u>2024</u>	<u>Var \$</u>
Flujo operativo	318	382	(64)
Activos y pasivos operativos	(57)	(40)	(17)
Flujos de efectivo de (requeridos por) actividades de operación	261	343	(81)
Participación de los trabajadores en las utilidades	(28)	(1)	(27)
Intereses pagados, neto	(52)	(65)	13
Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de operación	181	277	(96)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(76)	(113)	37
Flujos netos de efectivo de (utilizados en) actividades de financiamiento	(107)	(140)	34
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(2)	17	(20)
Efectos por cambios en el valor del efectivo	(1)	(7)	6
Efectivo y equivalentes de efectivo			
Al inicio del periodo	842	938	(96)
Al final del periodo	840	955	(115)

La Compañía ha utilizado su moneda funcional -dólares estadounidenses- como la moneda de presentación para estos estados financieros consolidados.

INDICADORES FINANCIEROS Y OPERATIVOS

Principales Indicadores Financieros	Tres meses terminados el 31 de marzo		
	1T25	1T24	Var. %
Ingresos totales	1,184	1,303	(9.1%)
UAFIDAR*	320	365	(12.4%)
Margen UAFIDAR* (% de Ingresos)	27%	28%	1.0 p.p.
Utilidad de operación (pérdida)	142	202	(29.8%)
Margen de operación (% de Ingresos)	12%	16%	(3.5 p.p.)
Utilidad neta (pérdida)	22	104	(79.0)%
Margen de utilidad neta (pérdida) (% de Ingresos)	2%	8%	(6.2 p.p.)
Principales Indicadores Operativos	1T25	1T24	Var. %
ASKs totales (millones)	13,996	13,675	2.3%
ASMs totales (millones)	8,697	8,497	2.3%
RPKs totales (millones)	11,519	11,676	(1.3%)
RPMs totales (millones)	7,158	7,255	(1.3%)
Factor de ocupación (itinerario %)	82.3%	85.4%	(3.1 p.p)
Pasajeros (miles)	5,877	5,979	(1.7)%
Puntualidad de salidas dentro de 15 minutos (%)	92.7%	86.4%	6.3 p.p
Litros de combustible (miles)	421,858	415,823	1.5%
Rendimiento (centavos de USD)**	8.3	9.2	(9.7%)
Ingreso total / ASK (centavos de USD)	8.5	9.5	(11.2%)
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	13.6	15.3	(11.2%)
Ingreso pasaje / ASK (centavos de USD)	6.8	7.8	(12.9)%
Ingreso pasaje / ASM (centavos de USD)	11.0	12.6	(12.9)%
Costo total / ASK (centavos de USD)	7.4	8.0	(7.2%)
Costo total / ASM (centavos de USD)	11.9	12.8	(7.2%)
Costo total excl. combustible / ASK (centavos de USD)	5.4	5.6	(4.5%)
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	8.6	9.0	(4.5%)

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

*Esta métrica no está definida en las NIIF, pero se ha incluido como referencia dada su relevancia para el desempeño de la Compañía. La UAFIDA se define como las ganancias o pérdidas del periodo antes de impuestos, depreciación, amortización, costo financiero neto y deterioro. UAFIDAR se define como UAFIDA antes de gastos de arrendamiento, dada la no recurrencia de este elemento.

** Calculado como ingresos pasajes (excluyendo servicios adicionales) divididos entre RPKs de operaciones en vuelos totales