

# AEROMÉXICO REPORTA RESULTADOS DEL 4T21

Ciudad de México, México, 15 de febrero del 2022 - Grupo Aeroméxico S.A.B de C.V. ("Aeroméxico") (BMV: AEROMEX) reportó sus resultados no auditados del cuarto trimestre del 2021.

## PRINCIPALES RESULTADOS DEL CUARTO TRIMESTRE 2021

- El 30 de junio de 2020 Grupo Aeroméxico anunció que la Compañía y algunas de sus filiales iniciaron un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América ("Capítulo 11"), el cual se está llevando a cabo mientras continúa operando como negocio en marcha y ofreciendo servicios a sus clientes con la misma calidad que le caracteriza. La Compañía utilizará las ventajas del Capítulo 11 para fortalecer su posición financiera y liquidez, proteger y preservar sus operaciones y activos, e implementar los ajustes operativos necesarios para hacer frente al impacto del COVID-19.
- El 28 de enero de 2022 Grupo Aeroméxico informó que la audiencia sobre la aprobación del Plan de Reestructura de la Compañía y sus subsidiarias deudoras en el procedimiento voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la Compañía (el "Plan"), concluyó exitosamente, y la Corte de Quiebras anunció formalmente la confirmación y aprobación del Plan.
- La capacidad de Grupo Aeroméxico, medida en asientos-kilómetro disponibles (ASKs), aumentó 5.8% en comparación con el tercer trimestre de 2021, principalmente como resultado de la recuperación secuencial en los mercados doméstico e internacional. Respecto al cuarto trimestre de 2019, la capacidad disminuyó 19.1% derivado del impacto negativo de la pandemia global de COVID-19.
- Durante el cuarto trimestre de 2021, los ingresos de Grupo Aeroméxico se ubicaron en \$15,364 millones de pesos, un incremento de 16.1% en comparación con el tercer trimestre 2021 y un 10.8% por debajo de los ingresos registrados en el mismo período del 2019. El ingreso por ASK se ubicó en \$1,501 pesos (IASK), mostrando un incremento del 9.8% y 10.3% en comparación con el tercer trimestre de 2021 y el mismo periodo del 2019, respectivamente.
- Durante el trimestre, Aeroméxico registró gastos netos por reestructura por \$10,576 millones de pesos en el cuarto trimestre. Estos gastos de reestructura incluyeron principalmente provisiones para el reconocimiento de los reclamos de diferentes acreedores de la compañía por \$10,925 millones de pesos que un su mayor parte no representarán salidas de flujos de caja conforme al Plan de salida del Capítulo 11 a efectuarse durante el primer trimestre del año 2022. Entre los reclamos principales están acreedores de arrendamientos de flota, financiamientos y convenios sindicales.
- La UAFIDAR, excluyendo los efectos contables de reestructura y las partidas no recurrentes, se ubicó en \$5,022 millones de pesos, lo que representa una mejora estructural de \$1,807 millones de pesos en comparación con el tercer trimestre de 2021 y de \$343 millones de pesos comparada con el cuarto trimestre de 2019.

- El resultado de operación, excluyendo los efectos de reestructura y las partidas no recurrentes, se ubicó en \$1,532 millones de pesos, lo que representó una recuperación de \$1,635 millones de pesos en comparación con el tercer trimestre de 2021 y una disminución de \$216 millones de pesos respecto al cuarto trimestre de 2019.
- El Costo por ASK en dólares (CASK) excluyendo combustible y los efectos de reestructura se ubicó en 0.046 dólares, lo que representó una disminución de 0.1% contra el tercer trimestre de 2021 y una disminución de 7.6% respecto al cuarto trimestre de 2019. La reducción del CASK muestra los logros de la Compañía en eficiencia de su costo estructural, a pesar de que la capacidad en ASKs fue 19.1% menor que en el cuarto trimestre de 2019.
- Al 31 de diciembre de 2021, el saldo de caja se ubicó en \$20,040 millones de pesos, equivalente a \$967 millones de dólares. Excluyendo efectivo restringido, la caja se ubicó en \$19,381 millones pesos, equivalente a \$935 millones de dólares. Durante el trimestre, el flujo neto de efectivo de actividades de operación fue positivo en \$1,483 millones de pesos.
- Al 31 de diciembre de 2021, la flota operativa de Grupo Aeroméxico fue de 133 aviones, lo que representó un incremento de 9% contra el trimestre anterior.



## COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN

Grupo Aeroméxico anunció el 30 de junio de 2020, que la Compañía y algunas de sus filiales iniciaron un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América ("Capítulo 11"), el cual se está llevando a cabo mientras continúa operando como negocio en marcha, y ofreciendo servicios a sus clientes con la misma calidad que le caracteriza. La Compañía utilizará las ventajas del Capítulo 11 para fortalecer su posición financiera y liquidez, proteger y preservar sus operaciones y activos, e implementar los ajustes operativos necesarios para hacer frente al impacto del COVID-19.

En octubre de 2020 la Corte de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York otorgó su autorización definitiva para obtener financiamiento dentro del procedimiento del Capítulo 11 (conocido como financiamiento para deudor en posesión o, por sus siglas en inglés, como DIP Financing), para asegurar el financiamiento por hasta US\$1,000 millones de dólares, distribuidos en: un Tramo 1 por hasta US\$200 millones de dólares y un Tramo 2 por hasta US\$800 millones de dólares. En este mismo mes la Compañía recibió el desembolso inicial del Tramo 1 del DIP Financing por US\$100 millones de dólares.

El 6 de noviembre de 2020 la Compañía recibió autorización de la Corte de Estados Unidos para solicitar el desembolso de la porción restante del Tramo 1 por US\$100 millones de dólares y el desembolso inicial bajo el Tramo 2 por US\$175 millones de dólares.

Posteriormente, una vez que la Compañía concluyó satisfactoriamente las negociaciones de los Contratos Colectivos de Trabajo con sus sindicatos, se recibió el tercer y último desembolso del DIP Financing por la cantidad de US\$625 millones de dólares el 24 de febrero de 2021.

Durante el tercer trimestre 2021, la Compañía alcanzó un acuerdo para incrementar su flota con veinticuatro (24) nuevos equipos Boeing, de los modelos 737-8 MAX y 737-9 MAX, y cuatro (4) Boeing 787-9 Dreamliner. La incorporación de los primeros equipos se tiene prevista para este año, de los cuales nueve (9) empezaron a operar a partir de este verano, y el resto llegarán en el último trimestre del 2021 y durante el 2022.

Durante mayo de 2021, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, tomó la decisión de degradar a Categoría 2 a México derivado de una revisión practicada a la Agencia Federal de Aviación Civil del Gobierno de México. Las conclusiones de la autoridad de los Estados Unidos se refieren a la capacidad del Estado Mexicano para cumplir con los estándares internacionales en materia de seguridad aérea, establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La decisión implica que la Compañía, si bien podrá seguir operando, sin restricción, los vuelos que actualmente tiene hacia y desde los Estados Unidos, pudiere resultar afectada mientras se mantenga la Categoría 2 en virtud de que no podrá incrementar rutas ni frecuencias adicionales a las existentes, registrar nuevas aeronaves que puedan volar en espacio aéreo de los Estados Unidos y se tendrán que llevar a cabo ajustes a los códigos compartidos existentes con aerolíneas de aquel país.

El 22 de junio del 2021, la Corte de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, aprobó una extensión de 75 días calendario al periodo de exclusividad para que la Compañía presente su Plan de Reestructura. La Corte aprobó la extensión como resultado, entre otras razones, de los avances que la Compañía ha logrado con su reestructura.

El 1 de octubre de 2021, Aeroméxico presentó, el plan de reestructura, la declaración de divulgación relacionada con el plan y la moción solicitando a la Corte que sean aprobados los procedimientos de solicitud respecto al Plan. La presentación del plan es un hito clave en el camino de la Compañía para salir de su procedimiento bajo el Capítulo 11, y la Compañía continuará comprometida con los participantes en el proceso para finalizar el Plan en forma consensuada.

El 8 de octubre de 2021, Aeroméxico subió a su sitio de relación con inversionistas (<https://aeromexico.com/es-mx/inversionistas/>) cierta "información relevante" (cleansing materials) misma que fue proporcionada a posibles inversionistas, de conformidad con ciertos convenios de

confidencialidad celebrados por la Compañía con la finalidad de compartir información confidencial como parte del proceso de comercialización del financiamiento de salida dentro del proceso de reestructura financiera de Aeroméxico.

El 15 de octubre de 2021, Aeroméxico presentó, conjuntamente con sus subsidiarias, una actualización del Plan conjunto de reestructura (amended Joint Plan of Reorganization) (el "Plan Actualizado"), la declaración de divulgación relacionada con el Plan Actualizado ("Amended Disclosure Statement"). El Plan Actualizado y el Amended Disclosure Statement reflejan el progreso sustancial que la Compañía ha logrado en busca de su salida del procedimiento bajo el Capítulo 11.

El 18 de octubre de 2021, Aeroméxico informó que la audiencia para aprobar la declaración de divulgación del Plan (Disclosure Statement) fue aplazada al 10 de noviembre del 2021 (originalmente programada para el 21 de octubre del 2021), la audiencia para confirmar el plan conjunto de reestructura (Joint Plan of Reorganization) (el "Plan") fue aplazada para celebrarse el o alrededor del 13 de diciembre del 2021 ("Confirmation Hearing") (originalmente programada para el 29 de noviembre del 2021), y los acreedores preferenciales bajo el financiamiento garantizado y preferencial de la Compañía (DIP Financing facility) acordaron extender el hito bajo el DIP Credit Agreement para reflejar la nueva fecha del Confirmation Hearing.

El 11 de noviembre de 2021, Aeroméxico recibió una propuesta conjunta de sus acreedores bajo el Tramo 2 de su financiamiento preferencial garantizado (DIP financing facility) y de diversos acreedores existentes y nuevos inversionistas de capital (la "Propuesta Conjunta") con quienes la Compañía estaba preparada para firmar los documentos de compromiso una vez que los mismos fueren aprobados por la Corte. La Propuesta Conjunta cuenta con el apoyo de nuestro socio estratégico Delta Air Lines y proporciona una solución viable para cumplir con los requisitos de inversión extranjera, a través de un grupo sólido de inversionistas mexicanos de largo plazo.

El 29 de noviembre del 2021, Aeroméxico presentó conjuntamente con sus subsidiarias que son parte del proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11, ante la Corte una versión actualizada del Plan Conjunto de Reestructura (Joint Plan of Reorganization) (el "Plan") y de la declaración de divulgación (Disclosure Statement) sobre el Plan (la "Declaración de Divulgación"), reflejando los términos finales de la propuesta conjunta, previamente divulgada, de sus acreedores bajo el Tramo 2 del financiamiento preferencial garantizado de la Compañía (DIP financing facility), de diversos acreedores existentes y nuevos inversionistas de capital (la "Propuesta Conjunta").

El 6 de diciembre de 2021, Aeroméxico recibió aprobación de la Corte de Quiebras, para celebrar las cartas de compromiso de capital y deuda de financiamiento de salida, el contrato de suscripción y documentos adicionales relacionados con el mismo, con respecto a la propuesta financiera conjunta de sus acreedores bajo el Tramo 2 del financiamiento preferencial garantizado de la Compañía (DIP financing facility), de diversos acreedores existentes y nuevos inversionistas de capital.

El 10 de diciembre de 2021, Aeroméxico informó que la Corte de Quiebras emitió la orden mediante la cual se aprueba la declaración de divulgación (Disclosure Statement) sobre el Plan Conjunto de Reestructura (Joint Plan of Reorganization).

El 10 de enero de 2022, la Corte de Quiebras emitió una orden aprobando la declaración de divulgación (Disclosure Statement) sobre el Plan Conjunto de Reestructura (Joint Plan of Reorganization) de Aeroméxico y sus subsidiarias e iniciar la solicitud de votos sobre el Plan. El proceso de solicitud de votos concluyó el 7 de enero del 2022 con un fuerte apoyo de acreedores a través de toda la estructura de deuda de la Compañía y de dichas subsidiarias. Fueron emitidos votos a cuenta de créditos por un total aproximado de \$2,680 millones de dólares, de los cuales aproximadamente el 86% fueron emitidos en favor del Plan.

El 28 de enero de 2022, Aeroméxico concluyó exitosamente la audiencia respecto a la aprobación y confirmación del plan de reestructura de la compañía y sus subsidiarias deudoras en el procedimiento voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11.

El 8 de febrero de 2022, Aeroméxico informó que junto con su subsidiaria Aerovías de México, S.A. de C.V. ("Aerovías"), ha suscrito una carta de intención vinculante con Aimia Holdings UK Limited y



Aimia Holdings UK II Limited (conjuntamente, "Aimia"), para asumir el control total del programa de lealtad Club Premier ("PLM"), mediante una transacción a través de la cual Aeroméxico se convertirá en el único propietario y operador de "Club Premier". Al cierre de la transacción, PLM se convertirá en una subsidiaria directa propiedad de Aeroméxico. La firma de la Carta de Intención Vinculante forma parte del Plan Conjunto de Reestructura de la Compañía confirmado por la corte de quiebras el 28 de enero de 2021. Se espera que la Transacción concluya dentro de los siguientes seis meses a partir de la orden de la Corte de Quiebras que confirmó el Plan, emitida el pasado 4 de febrero de 2022.

El 9 de febrero de 2022, Aeroméxico anunció que, como parte de su transformación y fortalecimiento tras el proceso de reestructura bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América, iniciará operaciones desde el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) a partir de abril, conectando diariamente con las ciudades de Mérida y Villahermosa.

Aeroméxico ha gestionado con éxito su red de destinos, asegurando que sus operaciones generen flujos de efectivo positivos. Durante el cuarto trimestre, la Compañía continuó viendo una recuperación en la demanda de viajes, respaldada por el fortalecimiento de su red nacional e internacional.

La Compañía está comprometida en continuar expandiendo de manera segura las operaciones en los próximos meses, de acuerdo con las regulaciones locales y la demanda de los clientes y en total cumplimiento de los más altos estándares y protocolos de salud.

## Normatividad Financiera

Todas las cifras presentadas en el reporte están expresadas en millones de pesos históricos a menos que se indique otra unidad. Los reportes financieros están elaborados bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF o IFRS por sus siglas en inglés), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés).



Principales indicadores financieros	Tres meses terminados el 31 de diciembre				
	2021 Excluyendo costos de reestructura	2021	2020	2019	Var 2021 Excluyendo Reestructura vs 2019
Ingresos totales (millones de pesos)	15,364	15,364	7,170	17,224	(10.8%)
UAFIDAR (millones de pesos)*	5,022	(6,495)	(1,871)	4,680	7.3%
Margen UAFIDAR (porcentaje de ingresos)*	33%	(42%)	(26%)	27%	5.5 p.p.
Utilidad de operación (millones de pesos)*	1,532	(8,830)	(6,382)	1,748	(12.4%)
Margen de operación (porcentaje de ingresos)**	10%	(57%)	(89%)	10%	(0.2) p.p.
Utilidad neta (millones de pesos)	NA	(9,547)	(9,717)	(57)	NA
Margen neto (porcentaje de ingresos)	NA	(62%)	(136%)	(0%)	NA
Utilidad por acción (pesos)	NA	(14.0)	(14.2)	(0.1)	NA
Principales indicadores Operativos					
ASKs totales (millones)	10,234	10,234	6,629	12,650	(19.1) %
RPKs totales (millones)	8,228	8,228	4,236	10,313	(20.2) %
Factor de ocupación itinerario (%)	80.8%	80.8%	68.6%	81.5%	(0.9) %
Pasajeros (miles)	4,871	4,871	2,912	5,111	(4.7) %
Puntualidad de salidas dentro de 15 min (%)	67.0%	67.0%	88.7%	81.5%	(17.7) %
Litros de combustible (miles)	323,533	323,533	223,698	424,791	(23.8) %
Yield (pesos)***	1.600	1.600	1.235	1.454	10.0 %
Ingreso total / ASK (pesos)	1.501	1.501	1.082	1.362	10.3 %
Ingreso pasaje/ ASK (pesos)	1.280	1.280	0.841	1.169	9.5 %
Costo total / ASK (pesos)****	1.378		1.430	1.340	2.8 %
Costo total / ASK (USD)****	0.066		0.069	0.070	(4.4) %
Costo total / ASK excluyendo combustible (pesos)****	0.954		1.165	0.960	(0.7) %
Costo total/ASK excluyendo combustible (USD)****	0.046		0.056	0.050	(7.6) %

Las cifras podrían no coincidir debido al redondeo.

\* Métrica no definida bajo la normatividad NIIF, pero incluida para referencia del lector dada su relevancia. La UAFIDAR se define como Utilidad antes de costos de financiamiento, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas.

\*\* Utilidad o pérdida de Operación.

\*\*\* Calculado como ingresos pasajes dividido entre RPKs de operaciones en vuelos regulares.

\*\*\*\* Calculado como costo total sin gastos por reestructura, incluyendo beneficios por arrendamiento pago-por-hora (PBH)



Principales indicadores financieros	Doce meses terminados el 31 de diciembre				
	2021 Excluyendo costos de reestructura	2021	2020	2019	Var 2021 Excluyendo Reestructura vs 2019
Ingresos totales (millones de pesos)	45,461	45,461	28,522	68,766	(33.9%)
UAFIDAR (millones de pesos)*	11,965	(1,355)	(6,802)	14,946	(19.9%)
Margen UAFIDAR (porcentaje de ingresos)*	26%	(3%)	(24%)	22%	4.6 p.p.
Utilidad de operación (millones de pesos)*	(1,002)	(13,159)	(35,200)	2,774	(136.1%)
Margen de operación (porcentaje de ingresos)**	(2%)	(29%)	(123%)	4%	(6.2) p.p.
Utilidad neta (millones de pesos)	NA	(18,782)	(42,530)	(2,369)	NA
Margen neto (porcentaje de ingresos)	NA	(41%)	(149%)	(3%)	NA
Utilidad por acción (pesos)	NA	(27.5)	(62.3)	(3.4)	NA
Principales indicadores Operativos					
ASKs totales (millones)	34,774	34,774	25,586	51,157	(32.0) %
RPKs totales (millones)	26,219	26,219	16,444	42,470	(38.3) %
Factor de ocupación itinerario (%)	77.0%	77.0%	70.3%	83.0%	(7.3) %
Pasajeros (miles)	16,553	16,553	9,484	20,689	(20.0) %
Puntualidad de salidas dentro de 15 min (%)	78.7%	78.7%	89.3%	83.0%	(5.2) %
Litros de combustible (miles)	1,125,696	1,125,696	842,929	1,707,605	(34.1) %
Yield (pesos)***	1.428	1.428	1.292	1.396	2.3 %
Ingreso total / ASK (pesos)	1.307	1.307	1.115	1.344	(2.7) %
Ingreso pasaje/ ASK (pesos)	1.090	1.090	0.901	1.139	(4.3) %
Costo total / ASK (pesos)****	1.355		1.743	1.330	1.9 %
Costo total / ASK (USD)****	0.067		0.081	0.069	(3.2) %
Costo total / ASK excluyendo combustible (pesos)****	0.985		1.453	0.947	4.0 %
Costo total/ASK excluyendo combustible (USD)****	0.049		0.067	0.049	(1.2) %

Las cifras podrían no coincidir debido al redondeo.

\* Métrica no definida bajo la normatividad NIIF, pero incluida para referencia del lector dada su relevancia. La UAFIDAR se define como Utilidad antes de costos de financiamiento, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas.

\*\* Utilidad o pérdida de Operación.

\*\*\* Calculado como ingresos pasajes dividido entre RPKs de operaciones en vuelos regulares.

\*\*\*\* Calculado como costo total sin gastos por reestructura, incluyendo beneficios por arrendamiento pago-por-hora (PBH)



## Entorno de Mercado

Grupo Aeroméxico operó durante el cuarto trimestre de 2021 en un entorno que se caracterizó por los siguientes factores:

- **COVID-19:** A pesar del entorno complejo, el mercado mostró signos de recuperación. El cuarto trimestre se vio caracterizado por el impacto que la nueva ola de COVID -19, Ómicron, ha tenido en la industria a nivel global, ocasionando numerosas cancelaciones de vuelos a mediados y finales de diciembre. A pesar de lo anterior, la capacidad total medida en ASKs, aumentó en 5.8% en comparación con el tercer trimestre de 2021, impulsada por la recuperación de 6.0% en la capacidad asignada al mercado internacional y de 5.5% al mercado doméstico. Los ASKs totales representaron el 80.9% de la oferta registrada en el mismo período de 2019.
- **Depreciación de la paridad cambiaria.** En comparación con el cuarto trimestre de 2019, la paridad del peso frente al dólar estadounidense se depreció 7.5%, al pasar de un tipo de cambio promedio de \$19.28 pesos por dólar en el cuarto trimestre de 2019 a un promedio de \$20.73 pesos por dólar en el cuarto trimestre de 2021. El tipo de cambio de cierre del trimestre registró una depreciación frente al dólar de 8.5% con relación al cierre del cuarto trimestre de 2019, al pasar de \$18.86 pesos por dólar al cierre del cuarto trimestre del 2019 a \$20.47 pesos al cierre del cuarto trimestre de 2021.
- **Precio del combustible:** El costo promedio del combustible por litro en pesos aumentó 18.5%, al pasar de \$11.31 pesos por litro a \$13.40 pesos en comparación con el cuarto trimestre de 2019, mientras dicho indicador se incrementó en 17.7% respecto al tercer trimestre de 2021.
- **Inflación:** La inflación anualizada a diciembre de 2021 fue 7.36%<sup>1</sup>, un incremento de 4.5 pp comparada con la inflación de 2019 y un incremento de 1.36 pp comparada con el tercer trimestre de 2021.
- **Desempeño de la actividad económica.** La economía mexicana durante el cuarto trimestre mostró un ligero crecimiento. En términos anuales, el Indicador Global de Actividad Económica registró un aumento de 0.3%<sup>2</sup> en noviembre 2021 en comparación con noviembre 2020.

## Ingresos

Los ingresos totales de la Compañía se ubicaron en \$15,364 millones de pesos en el cuarto trimestre de 2021, cifra que representó un incremento de 16.1% en comparación con el tercer trimestre de 2021, principalmente como resultado de la recuperación secuencial en los mercados doméstico e internacional. En el segmento nacional se observó un incremento del 17.2% mientras que el segmento internacional aumentó en 18.1% en comparación con el tercer trimestre de 2021. Los ingresos presentaron una disminución de 10.8% respecto a los ingresos registrados en el mismo período de 2019. Lo anterior como resultado de la reducción en el tráfico ocasionada por la pandemia de COVID-19, particularmente en los mercados internacionales, muchos de los cuales continúan sujetos a restricciones de entrada y/o salida.

La capacidad de la Compañía, medida en ASKs, aumentó 5.8% en comparación con el tercer trimestre de 2021 y disminuyó 19.1% en comparación con el cuarto trimestre de 2019. En el segmento nacional se observó un incremento del 5.5% mientras que el segmento internacional registró un aumento de 6.0% en comparación con el tercer trimestre de 2021. Lo anterior como resultado de la recuperación secuencial observada en la demanda en los mercados nacional e internacional. Los ASKs internacionales representaron el 60.0% del total de la oferta de Grupo Aeroméxico en el período, una disminución de 10 p.p. respecto al cuarto trimestre de 2019, ya que Aeroméxico adaptó su despliegue de capacidad a la composición actual de la demanda.

Durante el cuarto trimestre, el ingreso pasaje total se ubicó en \$13,842 millones de pesos, cifra que representó un incremento de 16.4% en comparación con el tercer trimestre de 2021 y disminuyó 13.3% en comparación con el cuarto trimestre de 2019. En el período, Grupo Aeroméxico transportó 4 millones 871 mil pasajeros, un incremento de 6.9% pasajeros en comparación con el tercer



<sup>1</sup> BANXICO. Diciembre 2021

<sup>2</sup> INEGI. Noviembre 2021

trimestre 2021 y una reducción de 4.7% respecto al cuarto trimestre de 2019. Los pasajeros en rutas domésticas se incrementaron en 8.5% en comparación con el tercer trimestre 2021 y aumentaron 3.5% respecto al cuarto trimestre de 2019, mientras que los pasajeros en rutas internacionales se incrementaron en 2.8% respecto al trimestre anterior y disminuyeron 21.1% en comparación con 2019. Los ingresos pasaje internacionales representaron el 50.4% del total de los ingresos pasaje mientras que los ingresos pasaje nacionales representaron el 49.6% restante.

Durante el cuarto trimestre, se mantuvo la estrategia de productos de Aeroméxico, la cual combina un enfoque en la venta de productos de tarifas premium y productos complementarios, mostrando resultados positivos. Aeroméxico ejecutó varias iniciativas que incluyen políticas de equipaje y flexibilidad, diseñadas para monetizar determinados atributos de productos y promover ventas adicionales.

Los ingresos por carga del cuarto trimestre se ubicaron en \$1,348 millones de pesos, lo que representó un incremento de 12.7% respecto al tercer trimestre de 2021 con un incremento en capacidad medida en toneladas-kilometro disponibles (ATKs) del 3.6%. Respecto al cuarto trimestre de 2019 los ingresos se muestran favorables en un 25.1%, con un incremento en capacidad medida en ATKs de 16.8%. Lo anterior refleja la fortaleza de las operaciones cargueras.

## Gastos de Operación

Los gastos de operación en el cuarto trimestre de 2021, incluyendo renta de equipo y depreciación, sumaron \$24,195 millones de pesos, lo que representó un incremento de \$11,290 millones de pesos comparado contra el trimestre anterior y un incremento de \$8,719 millones de pesos respecto a lo registrado en el mismo periodo de 2019. Lo anterior derivado principalmente de los efectos relacionados con el proceso de reestructura en el que se encuentra la compañía.

La compañía registró gastos netos por reestructura por \$10,576 millones de pesos en el cuarto trimestre. Estos gastos de reestructura incluyeron principalmente provisiones para el reconocimiento de los reclamos de diferentes acreedores de la compañía por \$10,925 millones de pesos, que un su mayor parte no representarán salidas de flujo de caja conforme al Plan de salida del Capítulo 11 a efectuarse durante el primer trimestre del año 2022. Entre los reclamos principales están acreedores de arrendamientos de flota, financiamientos y convenios sindicales. Se reconocieron también gastos relacionados con el proceso de salida de Capítulo 11, principalmente honorarios pagados a asesores y gastos derivados del plan de reestructura de personal. Por otro lado, se registraron beneficios por cancelación de pasivos de arrendamiento de aviones, principalmente derivado de las renegociaciones de los acuerdos con arrendadores, entre los que se incluyen acuerdos de Pago por Hora de equipo de vuelo.

El gasto en rentas, depreciación y amortización del cuarto trimestre de 2021 totalizó \$2,539 millones de pesos, \$332 millones de pesos inferior al gasto registrado en este concepto en el cuarto trimestre de 2019. La disminución se generó principalmente por la renegociación de los contratos de arrendamiento. Adicionalmente se cancelaron \$1,155 millones de pesos por el deterioro aplicado durante 2020 a depósitos en garantía y reservas de mantenimiento como resultado de los acuerdos finales con arrendadores.

El CASK, excluyendo los gastos de reestructura y partidas extraordinarias, se ubicó en \$1.378 pesos, lo que representó un incremento de 7.4% en comparación con el tercer trimestre de 2021 y un incremento de 2.8%, en comparación con el cuarto trimestre de 2019, principalmente por el incremento de 18.5% en el precio del combustible y los efectos de la depreciación del tipo de cambio. El CASK en dólares excluyendo gastos de reestructura y partidas extraordinarias fue \$0.066 dólares, lo que representa un incremento de 3.5% en comparación con el tercer trimestre de 2021 y una disminución del 4.4%, en comparación con el mismo periodo en 2019, a pesar de la reducción en capacidad de 19.1% medida en ASKs.

El CASK excluyendo combustible, gastos de reestructura y partidas extraordinarias en pesos se ubicó en \$0.954 pesos, lo que representó un incremento de 3.7% en comparación con el tercer trimestre de 2021 y un incremento de 7.2% respecto al cuarto trimestre de 2019. El CASK excluyendo combustible en dólares fue \$0.046 dólares, lo que representó una disminución de 0.1% contra el trimestre anterior y una disminución de 7.6% comparado con el cuarto trimestre de 2019. La



reducción del CASK sin combustible muestra los logros de la Compañía en eficiencia de su costo estructural, a pesar de la disminución de 19.1% en la capacidad ofrecida respecto al cuarto trimestre de 2019.

El gasto total de combustible se ubicó en \$4,335 millones de pesos, cifra que representó un incremento de 22.2% comparado con el tercer trimestre de 2021, como consecuencia del incremento de 17.7% en el precio por litro en pesos y el incremento en consumo de combustible de 3.9%. En comparación con el mismo periodo del año 2019, el gasto total de combustible disminuyó en 9.8%, derivado de la reducción en el consumo de combustible en 23.8% compensado parcialmente por el aumento de 18.5% en el precio por litro en pesos del combustible.

El gasto de fuerza de trabajo disminuyó 13.8% respecto al cuarto trimestre del 2019, debido a los acuerdos con los diferentes grupos de trabajadores y a los ajustes de personal por la aplicación del plan de optimización que llevó a cabo la Compañía. En el cuarto trimestre de 2021, los gastos de mantenimiento disminuyeron en 7.5% comparados con 2019 debido a la reducción de operaciones. Por su parte, el rubro de servicios de tráfico y escala disminuyó 5.3% respecto al cuarto trimestre de 2019, principalmente como resultado de la reducción en capacidad.

Los costos de distribución disminuyeron en 16.3% respecto al cuarto trimestre de 2019. Esta reducción se explica principalmente por la reducción de operaciones. Los gastos de administración y sistemas informáticos disminuyeron 8.7% con relación al cuarto trimestre de 2019 debido a la reducción en capacidad y la ejecución de iniciativas de reducción de costos. Los ingresos por participación en compañías asociadas totalizaron \$85.6 millones de pesos durante el cuarto trimestre de 2021, una disminución de \$114 millones de pesos respecto al mismo período del año 2019.

## UAFIDAR

La UAFIDAR,<sup>3</sup> excluyendo gastos de reestructura y partidas no recurrentes se ubicó en \$5,022 millones de pesos durante el cuarto trimestre de 2021, lo que representó un incremento de \$343 millones de pesos en comparación con la UAFIDAR de \$4,680 millones de pesos reportada durante el cuarto trimestre de 2019 y una mejora estructural de \$1,807 millones de pesos en comparación con el tercer trimestre de 2021.

## Utilidad de Operación

En el cuarto trimestre del año la utilidad de operación, excluyendo gastos de reestructura y partidas extraordinarias, se ubicó en \$1,532 millones de pesos, cifra superior en \$1,635 millones de pesos a la registrada en el tercer trimestre del año. En comparación con el cuarto trimestre de 2019, el resultado de operación disminuyó en \$216 millones de pesos.

## Utilidad Neta

Durante el cuarto trimestre de 2021, la utilidad neta, excluyendo gastos de reestructura y partidas extraordinarias, totalizó \$815 millones de pesos, una mejora de \$872 millones de pesos en comparación con el cuarto trimestre del 2019.

La compañía registró \$172.2 millones de pesos en ingresos por diferencias cambiarias netas. Este efecto neto incluye los impactos de la moneda funcional y los ajustes por fluctuación cambiaria operativa.



<sup>3</sup> UAFIDAR: Utilidad antes de financiamiento, impuestos, depreciaciones, y amortizaciones.

## Comentarios al Estado de Situación Financiera y Flujo de Efectivo

El saldo en la caja al 31 de diciembre de 2021 se ubicó en \$20,040 millones de pesos, equivalente a \$966 millones de dólares. Excluyendo efectivo restringido, la caja se ubicó en \$19,381 millones de pesos, equivalente a \$934 millones de dólares. Durante el trimestre, el flujo neto de efectivo de actividades de operación fue positivo en \$1,483 millones de pesos.

### Resumen de flujo de efectivo (cifras en millones de pesos)

Descripción	4T21	Acumulado 2021
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	19,118	8,239
Flujo neto de efectivo de actividades de operación	1,483	1,127
Flujo neto de efectivo de actividades de inversión	(217)	(2,470)
Flujo neto de efectivo de actividades de financiamiento	(364)	13,261
Incremento (Disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	902	11,918
Efectos por cambio en el valor de efectivo y equivalentes de efectivo	20	(117)
Incremento /(Disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	922	11,801
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	20,040	20,040

El capital contable mayoritario fue un déficit por \$54,506 millones de pesos al cierre del cuarto trimestre de 2021.

Al 31 de diciembre de 2021 Grupo Aeroméxico contaba con 682,119,793 acciones en circulación.



## Flota

Durante el trimestre, Grupo Aeroméxico recibió once 737-8 Max. La flota operativa de Grupo Aeroméxico totalizó 133 aviones al cierre del cuarto trimestre de 2021.

Al 31 de diciembre, la edad promedio de la flota operativa de Grupo Aeroméxico fue de 8.6 años.

### Flota Operativa

Fleet	4T19	4T20	3T21	4T21
<b>B-787</b>	18	19	18	18
<b>B-737-700</b>	11	5	5	5
<b>B-737-800</b>	39	30	36	36
<b>B-737 MAX 8</b>	-	-	10	21
<b>B-737 MAX 9</b>	-	-	6	6
<b>Aeromexico</b>	<b>69</b>	<b>54</b>	<b>75</b>	<b>86</b>
<b>E-170</b>	9	0	0	0
<b>E-190</b>	47	47	47	47
<b>Aeromexico Connect</b>	<b>56</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>47</b>
<b>Grupo Aeromexico</b>	<b>131</b>	<b>101</b>	<b>122</b>	<b>133</b>



## Cobertura de Analistas de Instituciones Financieras

Empresa	Analista	E-mail
Actinver	Ramon Ortíz	<a href="mailto:rortiz@actinver.com.mx">rortiz@actinver.com.mx</a>
Bradesco	Victor Mizusaki	<a href="mailto:victor.mizusaki@bradescobbi.com.br">victor.mizusaki@bradescobbi.com.br</a>
Deutsche Bank	Michael Linenberg	<a href="mailto:michael.linenberg@db.com">michael.linenberg@db.com</a>
INVEX	Valeria Romo	<a href="mailto:vromo@invex.com">vromo@invex.com</a>
GBM	Javier Gayol	<a href="mailto:jgayol@gbm.com.mx">jgayol@gbm.com.mx</a>
HSBC	Alexandre Falcao	<a href="mailto:alexandre.p.falcao@us.hsbc.com">alexandre.p.falcao@us.hsbc.com</a>
Santander	Lucas Mendes Barbosa	<a href="mailto:lbarbosa@santander.com.mx">lbarbosa@santander.com.mx</a>
Vector	Marco Montañez	<a href="mailto:mmontane@vector.com.mx">mmontane@vector.com.mx</a>



## Estado Consolidado de Utilidad Integral Trimestral

Cifras en millones de pesos	Tres Meses Terminados el 31 de Diciembre							
	2021	%	2020	%	VAR	2019	%	VAR
<b>Total Ingresos</b>	<b>15,364</b>	<b>100.0%</b>	<b>7,170</b>	<b>100.0%</b>	<b>NA</b>	<b>17,224</b>	<b>100.0%</b>	<b>(10.8%)</b>
Pasajes Nacionales por Tarifa	6,061	39.5%	3,044	42.4%	99.2%	6,077	35.3%	(0.3%)
Pasaje Internacionales por Tarifa	6,977	45.4%	2,147	29.9%	NA	8,711	50.6%	(19.9%)
Ingresos Complementarios	804	5.2%	493	6.9%	63.1%	1,182	6.9%	(32.0%)
<b>Total Ingreso Pasaje</b>	<b>13,842</b>	<b>90.1%</b>	<b>5,684</b>	<b>79.3%</b>	<b>NA</b>	<b>15,969</b>	<b>92.7%</b>	<b>(13.3%)</b>
Ingresos por Carga	1,349	8.8%	1,321	18.4%	2.1%	1,078	6.3%	25.1%
Ingresos por Charter	10	0.1%	2	0.0%	NA	0	0.0%	NA
<b>Otros Ingresos</b>	<b>163</b>	<b>1.1%</b>	<b>162</b>	<b>1.1%</b>	<b>0.5%</b>	<b>176</b>	<b>1.1%</b>	<b>(7.5%)</b>
<b>Gastos de Operación</b>	<b>10,118</b>	<b>65.9%</b>	<b>6,155</b>	<b>85.8%</b>	<b>64.4%</b>	<b>11,257</b>	<b>65.4%</b>	<b>(10.1%)</b>
Fuerza de Trabajo	2,610	17.0%	2,160	30.1%	20.9%	3,028	17.6%	(13.8%)
Combustible	4,335	28.2%	1,758	24.5%	NA	4,804	27.9%	(9.8%)
Mantenimiento	904	5.9%	900	12.6%	0.4%	977	5.7%	(7.5%)
Servicios de Tráfico y Escala	1,905	12.4%	1,235	17.2%	54.2%	2,011	11.7%	(5.3%)
Servicio a Pasajeros	364	2.4%	102	1.4%	NA	436	2.5%	(16.5%)
<b>Venta y Administración General</b>	<b>1,431</b>	<b>9.3%</b>	<b>1,257</b>	<b>17.5%</b>	<b>13.9%</b>	<b>1,632</b>	<b>9.5%</b>	<b>(12.3%)</b>
Participación en (utilidades) / pérdida en asociadas y negocios conjuntos	(85.6)	(0.6%)	(175)	(2.4%)	(51.0%)	(200)	(1.2%)	(57.2%)
Otros (ingresos) y gastos neto	(180)	(1.2%)	89	1.2%	NA	(145)	(0.8%)	24.8%
Reestructura	10,576	68.8%	1,715	0.0%	NA	0	0.0%	NA
<b>Total Gastos de Operación</b>	<b>21,859</b>	<b>142.3%</b>	<b>9,041</b>	<b>126.1%</b>	<b>NA</b>	<b>12,544</b>	<b>72.8%</b>	<b>74.3%</b>
<b>UAFIDAR</b>	<b>(6,495)</b>	<b>NA</b>	<b>(1,871)</b>	<b>(26.1%)</b>	<b>NA</b>	<b>4,680</b>	<b>27.2%</b>	<b>NA</b>
Rentas, Depreciación y Amortización	3,491	NA	3,417	22.2%	2.2%	2,932	19.1%	19.1%
Deterioro	(1,155)	NA	1,093	7.1%	NA	0	0.0%	NA
<b>Total gastos</b>	<b>24,195</b>	<b>NA</b>	<b>13,551</b>	<b>189.0%</b>	<b>78.5%</b>	<b>15,476</b>	<b>89.9%</b>	<b>56.3%</b>
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>(8,830)</b>	<b>NA</b>	<b>(6,382)</b>	<b>(89.0%)</b>	<b>38.4%</b>	<b>1,748</b>	<b>10.1%</b>	<b>NA</b>
(Ingresos) y Gastos Financieros	1,522	9.9%	1,861	26.0%	(18.2%)	1,686	9.8%	(9.7%)
Diferencias Cambiarias, neto	(172)	(1.1%)	132	1.8%	NA	(194)	(1.1%)	(11.3%)
Costo Financiero Neto	1,350	8.8%	1,993	27.8%	(32.2%)	1,492	8.7%	(9.5%)
<b>Utilidad (Pérdida) antes de Impuestos a la Utilidad</b>	<b>(10,181)</b>	<b>NA</b>	<b>(8,374)</b>	<b>(116.8%)</b>	<b>21.6%</b>	<b>256</b>	<b>1.5%</b>	<b>NA</b>
Impuesto a la Utilidad	(634)	(4.1%)	1,343	18.7%	NA	313	1.8%	NA
<b>Utilidad Neta</b>	<b>(9,546)</b>	<b>NA</b>	<b>(9,717)</b>	<b>(135.5%)</b>	<b>(1.8%)</b>	<b>(57)</b>	<b>(0.3%)</b>	<b>NA</b>

## Estado Consolidado de Utilidad Integral Acumulado

Cifras en millones de pesos	Doce Terminados el 31 de Diciembre							
	2021	%	2020	%	VAR	2019	%	VAR
<b>Total Ingresos</b>	<b>45,461</b>	<b>100.0%</b>	<b>28,522</b>	<b>100.0%</b>	<b>59.4%</b>	<b>68,766</b>	<b>100.0%</b>	<b>(33.9%)</b>
Pasajes Nacionales por Tarifa	18,195	40.0%	9,959	34.9%	82.7%	23,059	33.5%	(21.1%)
Pasaje Internacionales por Tarifa	18,932	41.6%	11,042	38.7%	71.5%	35,208	51.2%	(46.2%)
Ingresos Complementarios	2,708	6.0%	1,976	6.9%	37.1%	5,141	7.5%	(47.3%)
<b>Total Ingreso Pasaje</b>	<b>39,836</b>	<b>87.6%</b>	<b>22,977</b>	<b>80.6%</b>	<b>73.4%</b>	<b>63,408</b>	<b>92.2%</b>	<b>(37.2%)</b>
Ingresos por Carga	4,934	10.9%	4,624	16.2%	6.7%	4,224	6.1%	16.8%
Ingresos por Charter	17	0.0%	117	0.4%	(85.3%)	3	0.0%	NA
<b>Otros Ingresos</b>	<b>674</b>	<b>1.5%</b>	<b>804</b>	<b>2.8%</b>	<b>(16.2%)</b>	<b>1,131</b>	<b>1.6%</b>	<b>(40.4%)</b>
<b>Gastos de Operación</b>	<b>33,530</b>	<b>73.8%</b>	<b>27,140</b>	<b>95.2%</b>	<b>23.5%</b>	<b>48,000</b>	<b>69.8%</b>	<b>(30.1%)</b>
Fuerza de Trabajo	10,077	22.2%	10,162	35.6%	(0.8%)	13,370	19.4%	(24.6%)
Combustible	12,872	28.3%	7,405	26.0%	73.8%	19,585	28.5%	(34.3%)
Mantenimiento	3,318	7.3%	3,946	13.8%	(15.9%)	4,627	6.7%	(28.3%)
Servicios de Tráfico y Escala	6,266	13.8%	4,902	17.2%	27.8%	8,593	12.5%	(27.1%)
Servicio a Pasajeros	997	2.2%	726	2.5%	37.3%	1,825	2.7%	(45.4%)
<b>Venta y Administración General</b>	<b>4,967</b>	<b>10.9%</b>	<b>4,612</b>	<b>16.2%</b>	<b>7.7%</b>	<b>6,730</b>	<b>9.8%</b>	<b>(26.2%)</b>
Participación en (utilidades) / pérdida en asociadas y negocios conjuntos	(363.5)	(0.8%)	(304)	(1.1%)	19.7%	(767)	(1.1%)	(52.6%)
Otros (ingresos) y gastos neto	(286)	(0.6%)	51	0.2%	NA	(144)	(0.2%)	98.7%
Reestructura	8,969	19.7%	3,824	13.4%	NA	0	-	NA
<b>Total Gastos de Operación</b>	<b>46,817</b>	<b>103.0%</b>	<b>35,324</b>	<b>123.8%</b>	<b>32.5%</b>	<b>53,820</b>	<b>78.3%</b>	<b>(13.0%)</b>
<b>UAFIDAR</b>	<b>(1,355)</b>	<b>(3.0%)</b>	<b>(6,802)</b>	<b>(23.8%)</b>	<b>(80.1%)</b>	<b>14,946</b>	<b>21.7%</b>	<b>NA</b>
Rentas, Depreciación y Amortización	12,958	28.5%	14,409	50.5%	(10.1%)	12,172	17.7%	6.5%
Deterioro	(1,155)	-2.5%	0	-	NA	0	-	NA
<b>Total gastos</b>	<b>58,620</b>	<b>128.9%</b>	<b>49,733</b>	<b>174.4%</b>	<b>17.9%</b>	<b>65,992</b>	<b>96.0%</b>	<b>(11.2%)</b>
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>(13,159)</b>	<b>(28.9%)</b>	<b>(21,210)</b>	<b>(74.4%)</b>	<b>(38.0%)</b>	<b>2,774</b>	<b>4.0%</b>	<b>(574.3%)</b>
(Ingresos) y Gastos Financieros	7,953	17.5%	7,839	27.5%	1.5%	6,088	8.9%	30.6%
Diferencias Cambiarias, neto	97	0.2%	(56)	(0.2%)	NA	9	0.0%	NA
Costo Financiero Neto	8,051	17.7%	7,783	27.3%	3.4%	6,097	8.9%	32.0%
<b>Utilidad (Pérdida) antes de Impuestos a la Utilidad</b>	<b>(21,209)</b>	<b>(46.7%)</b>	<b>(28,993)</b>	<b>(101.7%)</b>	<b>(26.8%)</b>	<b>(3,323)</b>	<b>(4.8%)</b>	<b>NA</b>
Impuesto a la Utilidad	(2,428)	(5.3%)	(454)	(1.6%)	NA	0	-	NA
<b>Utilidad Neta</b>	<b>(18,782)</b>	<b>(41.3%)</b>	<b>(28,540)</b>	<b>(100.1%)</b>	<b>(34.2%)</b>	<b>(3,323)</b>	<b>(4.8%)</b>	<b>NA</b>



## Estado de Posición Financiera

DESCRIPCIÓN	Al 31 de diciembre		Var 2021 vs 2020	
	2021	2020	\$	%
<b>Activo</b>				
Efectivo e Inversiones Temporales	19,381	7,382	11,999	162.5
Efectivo Restringido	659	819	(160)	(19.5)
Activos Financieros Inversiones Corto Plazo	0	38	(38)	NA
Instrumentos Financieros Derivados				
Cuentas por Cobrar	4,016	3,656	360	9.8
Partes Relacionadas	10	113	(103)	(91.2)
Pagos Anticipados	699	374	325	86.9
Inventarios	1,589	1,360	229	16.8
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>26,354</b>	<b>13,742</b>	<b>12,612</b>	<b>91.8</b>
Activo Fijo y Derechos de Uso, Neto	49,406	55,252	(5,846)	(10.6)
Otros	11,088	10,741	347	3.2
<b>Total Activo</b>	<b>86,848</b>	<b>79,735</b>	<b>7,113</b>	<b>8.9</b>
<b>Pasivo</b>				
<b>Corto Plazo</b>				
Financieros	39,034	62,906	(23,872)	(37.9)
Otros	60,347	33,866	26,481	78.2
<b>Total Corto Plazo</b>	<b>99,381</b>	<b>96,772</b>	<b>2,609</b>	<b>2.7</b>
<b>Largo Plazo</b>				
Financieros	36,948	9,351	27,597	295.1
Otros	5,025	6,564	(1,539)	(23.4)
<b>Total Largo Plazo</b>	<b>41,973</b>	<b>15,915</b>	<b>26,058</b>	<b>163.7</b>
<b>Total Pasivo</b>	<b>141,354</b>	<b>112,687</b>	<b>28,667</b>	<b>25.4</b>
<b>Capital Contable</b>	<b>(54,506)</b>	<b>(32,952)</b>	<b>(21,554)</b>	<b>65.4</b>
<b>Total Pasivo y Capital</b>	<b>86,848</b>	<b>79,735</b>	<b>7,113</b>	<b>8.9</b>

