

# AEROMÉXICO REPORTA RESULTADOS DEL 1T22

Ciudad de México, México, 27 de abril del 2022 - Grupo Aeroméxico S.A.B de C.V. ("Aeroméxico") (BMV: AEROMEX) reportó sus resultados no auditados del primer trimestre del 2022.

## PRINCIPALES RESULTADOS DEL PRIMER TRIMESTRE 2022

- 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", "C11").
- El 17 de marzo del 2022, Grupo Aeroméxico informó que; las resoluciones adoptadas por las Asambleas de Accionistas de la Compañía celebradas el 14 de enero y el 14 de febrero del 2022 han surtido efectos; Aeroméxico consumó su Plan de Reestructura y concluyó exitosamente su proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11. De conformidad con lo previsto en el Plan de Reestructura, el valor de capital de la Compañía reestructurada conforme al Plan de Reestructura ("Plan Equity Value") es aproximadamente de US\$2,564'000,000.00 de dólares.
- En el primer trimestre de 2022, la capacidad de Grupo Aeroméxico, medida en asientos-kilómetro disponibles (ASKs), aumentó 40%, respecto al primer trimestre de 2021, debido a la recuperación secuencial de los mercados doméstico e internacional.
- Durante el primer trimestre de 2022, los ingresos de Grupo Aeroméxico se ubicaron en \$12,902 millones de pesos. Esto representa un incremento de 88.4% contra el mismo periodo de 2021. El ingreso por ASK (IASK) se ubicó en \$1.296 pesos, un aumento de 34.5% comparado contra el mismo periodo de 2021.
- Grupo Aeroméxico registró durante el 1T 2022 beneficios netos por reestructura del orden de \$1,600 millones de pesos relacionados con la conclusión de su proceso de salida de C11 y partidas no recurrentes. Los beneficios por reestructura incluyeron principalmente la valuación de pasivos por reclamos generales no garantizados a su valor justo (Fair value), previamente reconocidos a su costo amortizado, para saldos incurridos antes del proceso de reestructura bajo Capítulo 11.
- La UAFIDAR, se ubicó en \$2,992.4 millones de pesos, lo que representa una mejora de \$3,391 millones de pesos comparada con el mismo periodo del 2021
- El resultado de operación fue negativo en \$763.4 millones de pesos, lo que representó una mejora de \$2,681.3 millones de pesos respecto al primer trimestre de 2021.
- El CASK en dólares, excluyendo combustible y efectos de reestructura, fue de \$0.049, lo que representa una disminución de 6.2% año contra año. La reducción del CASK muestra los logros de la Compañía en eficiencia de su costo estructural.

- Al 31 de marzo de 2021, el saldo de caja se ubicó en \$28,013 millones de pesos, equivalente a aproximadamente \$1,407 millones de dólares. Excluyendo efectivo restringido, y reclamos pendientes de pago, la caja se ubicó en \$24,562 millones pesos, equivalente a aproximadamente \$1,234 millones de dólares.
- Durante el trimestre, Aeroméxico, conforme al Plan de salida del Capítulo 11, efectuó una serie de pagos que totalizaron en \$7,895 millones de pesos.
- Al 31 de marzo de 2022, la flota operativa de Grupo Aeroméxico fue de 134 aviones, lo que representó un incremento de 26% año contra año.



## COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN

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 informó que 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, iniciaría operaciones desde el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), conectando diariamente con las ciudades de Mérida y Villahermosa.

El 17 de marzo del 2022, Grupo Aeroméxico informó que según eventos relevantes publicados anteriormente (i) las resoluciones adoptadas por las Asambleas de Accionistas de la Compañía celebradas el 14 de enero y el 14 de febrero del 2022 ("Asambleas de Accionistas") surtieron efectos, (ii) Aeroméxico consumó su Plan de Reestructura (y documentos relacionados al mismo) (conjuntamente, el "Plan de Reestructura), y (iii) concluyó exitosamente su proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11.

De conformidad con lo previsto en el Plan de Reestructura, el valor de capital de la Compañía reestructurada conforme al Plan de Reestructura ("Plan Equity Value") es aproximadamente de US\$2,564'000,000.00 de dólares, y las nuevas acciones listadas en circulación ascienden a 136,423,959.

De conformidad con las resoluciones de las Asambleas de Accionistas, un nuevo Consejo de Administración ha sido integrado, el cual está compuesto por una mayoría de ciudadanos mexicanos y miembros independientes, en total cumplimiento con las leyes y regulaciones mexicanas en materia de inversión extranjera, junto con la participación continua de los inversionistas controladores mexicanos existentes.

Se han cumplido todas las condiciones suspensivas establecidas en nuestro Plan de Reestructura (conjuntamente con todos los suplementos y documentos relacionados, el "Plan"), y el Plan entró en vigor el 17 de marzo de 2022, como se informó anteriormente. La Sociedad continuará cumpliendo con sus obligaciones y acuerdos posteriores a la salida, incluyendo los acuerdos bajo el acta de emisión que rige el financiamiento de salida de la Sociedad.

Tal y como se ha revelado previamente en el Plan, la determinación con respecto a la continuación de la cotización pública de la Sociedad y las consideraciones de calendario relacionadas con la misma serán mutuamente aceptables para Delta, Apollo y las Partes del Compromiso de Capital Requerido (según dichos términos se definen en el Plan). Además, tal y como se establece en el Convenio de Derechos de Registro, la Sociedad se encuentra preparando un proyecto de declaración de registro para presentarlo ante la Comisión del Mercado de Valores de Estados Unidos (U.S.

Securities Exchange Commission). El Comité Ejecutivo del Consejo de Administración de la Sociedad, en coordinación con el equipo directivo, analizará las acciones necesarias para cumplir las obligaciones de la Sociedad establecidas en el Plan, incluido el Convenio de Derechos de Registro.

Los documentos clave relacionados con el Plan, así como con nuestro procedimiento de reestructura bajo el Capítulo 11, ya concluido, siguen estando disponibles públicamente en el expediente y en el sitio web del caso (<https://dm.epiq11.com/case/aem/dockets>). Asimismo, los eventos relevantes emitidos por Aeroméxico siguen estando disponibles al público.

Las partes bajo el Plan de Reestructura, nuestros inversionistas y cualquier tercero, continúan, y continuarán, teniendo pleno acceso y conocimiento de todos los documentos e hitos clave relativos a nuestro proceso de reestructura bajo el Capítulo 11, información que se encuentra disponible en eventos relevantes previos emitidos por Aeroméxico, y particularmente en los expedientes y documentos públicos de nuestro proceso voluntario de reestructura (<https://dm.epiq11.com/case/aem/dockets>).

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 Marzo				
	2022 Excluyendo beneficios de reestructura	2021 Excluyendo beneficios de reestructura	2022	2021	Var 2022 vs 2021 Ex. Reestructura
Ingresos totales (millones de pesos)	12,902	6,850	12,902	6,850	88%
UAFIDAR (millones de pesos)*	1,001	137	2,992	(398)	>100%
Margen UAFIDAR (porcentaje de ingresos)*	8%	2%	23%	(6%)	6 p.p
Utilidad de operación (millones de pesos)*	(2,126)	(2,910)	(763)	(3,445)	27%
Margen de operación (porcentaje de ingresos)**	(16%)	(42%)	(6%)	(50%)	26 p.p.
Utilidad neta (millones de pesos)			(3,095)	(4,192)	NA
Margen neto (porcentaje de ingresos)			(24%)	(61%)	NA
Utilidad por acción (pesos) <sup>1</sup>			(5.2)	(6.15)	NA
Operational Statistics					
ASKs totales (millones)	9,954	7,111			40.0 %
RPKs totales (millones)	7,469	4,714			58.4 %
Factor de ocupación itinerario (%)	75.6%	68.8%			6.8 p.p.
Pasajeros (miles)	4,142	3,157			31.2 %
Puntualidad de salidas dentro de 15 min (%)	76.77%	91.76%			(14.9 p.p.)
Litros de combustible (miles)	310,491	231,489			34.1 %
Yield (pesos)***	1.429	1.064			34.4 %
Ingreso total / ASK (pesos)	1.296	0.963			34.5 %
Ingreso pasaje/ ASK (pesos)	1.072	0.727			47.4 %
Costo total / ASK (pesos)****	1.518	1.383			9.8 %
Costo total / ASK (USD)****	0.074	0.068			8.4 %
Costo total / ASK excluyendo combustible (pesos)****	1.014	1.067			(5.0) %
Costo total/ASK excluyendo combustible (USD)****	0.049	0.053			(6.2) %

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)

<sup>1</sup> Durante el primer trimestre del 2022, derivado de la conclusión del proceso de reestructura de Grupo Aeroméxico, Capítulo 11, la cantidad de acciones pasó de 682,119,793 acciones en circulación al cierre del 2021 a 136,423,959 (Split Inverso). Lo anterior conforme a los eventos relevantes oportunamente publicados en nuestra página de relación con inversionistas



## Entorno de Mercado

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

- **COVID-19:** El mercado continúa en recuperación, acercándose cada vez más a sus niveles antes de la pandemia. Durante el trimestre la capacidad de la Compañía medida en ASKs alcanzó 80% de la capacidad para el mismo periodo de 2019, impulsada por la completa recuperación del mercado doméstico y la recuperación gradual del mercado internacional. El primer trimestre se vio impactado por la nueva variante de COVID -19, Ómicron, ocasionando cancelaciones y retrasos en nuestros vuelos a principios de enero y febrero. La capacidad medida en ASKs aumentó 40.0% comparado contra el mismo periodo de 2021, impulsado principalmente por el aumento de 61.4% en el mercado internacional y 12.5% en el mercado doméstico. En marzo se observó una fuerte recuperación en la demanda, al transportar en el mes el equivalente a 92% de los pasajeros transportados en marzo de 2019, con el número de pasajeros domésticos por encima de lo registrado en dicho periodo.
- **Depreciación de la paridad cambiaria.** La paridad promedio del peso frente al dólar estadounidense se depreció 1.3%, al pasar de un tipo de cambio promedio de \$20.28 pesos por dólar en el primer trimestre de 2021 a un promedio de \$20.54 pesos por dólar en el primer trimestre de 2022. El tipo de cambio de cierre del trimestre se apreció 2.6% con relación al cierre del primer trimestre del 2021, al pasar de \$20.44 pesos por dólar al cierre del primer trimestre del 2021 a \$19.91 pesos por dólar al cierre del primer trimestre de 2022.
- **Precio del combustible:** El costo promedio del combustible por litro en pesos aumentó en 66.6%, al pasar de un promedio de \$9.70 pesos por litro durante el 1T de 2021 a un promedio de \$16.17 pesos por litro durante el 1T del 2022.
- **Inflación:** La inflación anualizada a marzo 2022 fue 7.45%<sup>1</sup>, un incremento de 2.78 pp comparada con la inflación del mismo periodo de 2021
- **Desempeño de la actividad económica.** La economía mexicana durante el primer trimestre mostró un ligero crecimiento. En términos anuales, el Indicador Global de Actividad Económica registró un aumento de 1.8%<sup>2</sup> en enero 2022 en comparación con enero 2021.

## Ingresos

Durante el primer trimestre los ajustes en la red, así como iniciativas de ingresos de Aeroméxico obtuvieron resultados positivos. Los ingresos totales de la Compañía se ubicaron en \$12,902 millones de pesos, cifra que representó un aumento de 88.4% año contra año. En el segmento nacional se observó un aumento del 71.5%, mientras que el segmento internacional 159.7% en comparación con el primer trimestre de 2021.

Ajustes en la red e iniciativas de ingresos permitieron mitigar el impacto por los elevados costos de combustible. La capacidad de Grupo Aeroméxico se ha recuperado hasta niveles de 80% de la capacidad en 2019; con 99% de recuperación en el mercado doméstico y 72% en el internacional. Aunque la recuperación de los ingresos se vio impactada al inicio del trimestre por la variante Ómicron, la Compañía generó ingresos equivalentes a 79% de los registrados en 2019. El desempeño en la generación de ingresos fue derivado de la recuperación de pasajeros de negocios, los cuales en marzo 2022 rebasaron el umbral de 80% del nivel que se tenía en 2019 por primera vez desde el inicio de la pandemia. El éxito en la estrategia de tarifas diferenciadas y el enfoque en ingresos por productos complementarios generaron 38% de incremento en los ingresos complementarios en el 1T 2022 con relación a 2021.

La capacidad de la Compañía, medida en ASKs, aumentó en 40.0% en comparación con el mismo periodo del 2021. El segmento nacional incrementó 12.5% mientras que el segmento internacional

<sup>1</sup> BANXICO. Marzo 2022

<sup>2</sup> INEGI. Enero 2022

creció 61.4% año contra año. Lo anterior como resultado de la recuperación secuencial observada en la demanda en los mercados nacional e internacional. Los ASKs internacionales representaron el 64.8% del total de la oferta de Grupo Aeroméxico en el período, un aumento de 8.6 p.p. respecto al mismo periodo del 2021. Aeroméxico ha adaptado su despliegue de capacidad a la composición actual de la demanda.

Durante el trimestre, el ingreso pasaje total se ubicó en \$11,321 millones de pesos, cifra que representó un incremento de 105.4% en comparación con el primer trimestre de 2021. En el período, Grupo Aeroméxico transportó 4 millones 142 mil pasajeros, un incremento de 31.2% año contra año. Los pasajeros en rutas domésticas aumentaron 13.4% en comparación con el primer trimestre 2021, mientras que los pasajeros en rutas internacionales aumentaron 105.0% respecto al 1T 2021. Los ingresos pasaje internacionales representaron el 56.9% del total de los ingresos pasaje mientras que los ingresos pasaje nacionales representaron el 43.1% restante.

Con base en su estrategia de productos personalizados, que combina el enfoque en las ventas de productos premium y productos complementarios, Aeroméxico consiguió un aumento de 38,2% en ingresos complementarios en comparación con el mismo período del 2021. Aeroméxico continuará implementando iniciativas estratégicas que permitan mayor personalización

Los ingresos por carga del trimestre se ubicaron en \$1,440 millones de pesos, lo que representó un incremento de 25.6% respecto al primer trimestre de 2021 con un incremento en capacidad medida en toneladas-kilometro disponibles (ATKs) de 32% año contra año. Lo anterior refleja la fortaleza de las operaciones cargueras de la Compañía.

## Gastos de Operación

Aeroméxico registró durante el periodo beneficios netos por reestructura el orden de \$1,600 millones de pesos, derivados de la conclusión del proceso de Capítulo 11 y algunas partidas no recurrentes. Los beneficios por reestructura incluyeron principalmente la valuación de pasivos por reclamos generales no garantizados a su valor justo (Fair value), previamente reconocidos a su costo amortizado, para saldos incurridos antes del proceso de reestructura bajo Capítulo 11. Las partidas no recurrentes incluyeron gastos relacionados con el proceso de salida de Capítulo 11, principalmente honorarios pagados a asesores. Por otro lado, se registraron beneficios por \$237 millones de pesos derivados de las renegociaciones de los acuerdos con arrendadores, entre los que se incluyen acuerdos de Pago Por Hora.

Los gastos de operación en el primer trimestre de 2022, incluyendo efectos de reestructura, renta de equipo y depreciación, sumaron \$13,665 millones de pesos, lo que representó un incremento de \$3,371 millones de pesos comparado contra el mismo periodo de 2021. Lo anterior derivado principalmente del aumento en las operaciones de Grupo Aeroméxico derivadas de la recuperación de nuestros mercados doméstico e internacional.

El gasto en rentas, depreciación y amortización del trimestre totalizó en \$2,909 millones de pesos, \$633 millones de pesos superior al gasto registrado en este concepto en el primer trimestre de 2021. El incremento se debe principalmente al reconocimiento del deterioro de propiedades y equipo por \$628 millones de pesos.

El CASK, excluyendo efectos de reestructura y partidas extraordinarias, se ubicó en \$1.518 pesos, lo que representó un incremento de 9.8% en comparación con el primer trimestre de 2021. El incremento en CASK se debe principalmente al aumento de 66.6% en el precio del combustible, así como los efectos de la depreciación del tipo de cambio. El CASK en dólares excluyendo beneficios de reestructura y partidas extraordinarias fue \$0.074 dólares, un incremento de 8.4% año contra año.

El CASK excluyendo combustible, efectos de reestructura y partidas extraordinarias en pesos se ubicó en \$1.014 pesos, lo que representó una reducción equivalente a 5.0% comparando contra el primer trimestre de 2021. El CASK en dólares excluyendo combustible, beneficios de reestructura y partidas extraordinarias fue de \$0.049 dólares, lo que representó una disminución de 6.2% año contra año. La reducción del CASK sin combustible muestra los logros de la Compañía en eficiencia de su costo estructural.



El gasto total de combustible se ubicó en \$5,019 millones de pesos, cifra que representó un incremento de 123.5% comparado primer trimestre del 2021, como consecuencia del incremento de 66.6% en el precio por litro en pesos y el incremento en consumo de combustible de 34.1% derivado del mayor volumen de operaciones y oferta en el primer trimestre de 2022 con relación a 2021.

El gasto de fuerza de trabajo aumentó en 6.6% respecto al primer trimestre del 2021, debido principalmente al mayor volumen de operaciones. Durante el trimestre, los gastos de mantenimiento aumentaron en 11.9% comparados con el mismo periodo del 2021 debido al aumento en nuestra flota y en el volumen de operaciones. Por su parte, el rubro de servicios de tráfico y escala aumento en 49.6% respecto al primer trimestre de 2021, principalmente como resultado del aumento del volumen de operación comparado contra 2021.

Los costos de distribución aumentaron en 71.5% respecto al primer trimestre de 2021. Este aumento se explica principalmente por el incremento de pasajeros año contra año. Los gastos de administración y sistemas informáticos aumentaron 13.7% con relación al primer trimestre de 2021 debido al aumento en capacidad. Los ingresos por participación en compañías asociadas totalizaron \$66.6 millones de pesos durante el trimestre, un aumento de \$7.1 millones de pesos respecto al mismo período del 2021.

## UAFIDAR

La UAFIDAR<sup>3</sup> se ubicó en \$2,992.4 millones de pesos durante el primer trimestre de 2022, lo que representó un incremento de \$3,390.5 millones de pesos en comparación con la UAFIDAR negativa de \$398.1 millones de pesos reportada durante el mismo trimestre de 2021.

## Utilidad de Operación

En el primer trimestre del año, se reportó una pérdida de operación de \$763.4 millones de pesos, cifra superior en \$2,681.3 millones de pesos al resultado registrado en el primer trimestre del 2021.

## Utilidad Neta

Durante el trimestre se registró una pérdida neta por \$3,094.3 millones de pesos, un diferencial positivo de \$1,097.1 millones de pesos en comparación con el mismo periodo del 2021.

La compañía registró \$481.2 millones de pesos en costos 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

Al 31 de marzo de 2021, el saldo de caja se ubicó en \$28,013 millones de pesos, equivalente a aproximadamente \$1,407 millones de dólares. Excluyendo efectivo restringido, y reclamos pendientes de pago, la caja se ubicó en \$24,562 millones pesos, equivalente a aproximadamente \$1,234 millones de dólares. Durante el trimestre, Aeroméxico, conforme al Plan de salida del Capítulo 11, efectuó una serie de pagos que totalizaron en \$7,895 millones de pesos.

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

Descripción	1T22
<b>Efectivo y Equivalentes de Efectivo al Inicio del Periodo</b>	<b>20,039</b>
Generación Operativa	(1,500)
Capital de Trabajo y Otros	(2,201)
Flujo de Efectivo de actividades de operación antes del pago de Claims	(3,701)
Pago de Claims	(7,895)
<b>Flujos Netos de Efectivo de Actividades de Operación</b>	<b>(11,596)</b>
<b>Flujos Netos de Efectivo de Actividades de Inversión</b>	<b>(552)</b>
<b>Flujos Netos de Efectivo de Actividades de Financiamiento</b>	<b>20,008</b>
Incremento en Efectivo y Equivalentes de Efectivo	7,860
Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo	114
<b>Incremento Neto de Efectivo y Equivalentes de Efectivo</b>	<b>7,974</b>
<b>Efectivo y Equivalentes de Efectivo al Final del Periodo</b>	<b>28,013</b>



Bajo la normatividad IFRS, no existe el concepto de “reinicio de la contabilidad” (“Fresh start Accounting” por su definición en inglés), el cual está contemplado bajo las normas USGAAP. Por lo anterior, la Compañía no ha podido reflejar el valor de capital de la Compañía reestructurada conforme al Plan de Reestructura (“Plan Equity Value”) por \$2,564 millones de dólares. De esta forma, el capital contable refleja un déficit por \$16,282 millones de pesos al cierre del primer trimestre de 2022.

Al 31 de Marzo Grupo Aeroméxico tenía un total de 136,423,959 acciones ordinarias en circulación.

## Flota

Durante el trimestre, Grupo Aeroméxico recibió diez Boeing 737-Max. La flota operativa de Grupo Aeroméxico totalizó 134 aviones al cierre del primer trimestre de 2022.

Al 31 de marzo, la edad promedio de la flota operativa de Grupo Aeroméxico fue de 7.8 años.

### Flota Operativa

Fleet	1T20	1T21	4T21	1T22
<b>B-787</b>	19	18	18	18
<b>B-737-700</b>	9	5	5	1
<b>B-737-800</b>	35	30	36	36
<b>B-737 MAX 8</b>	-	6	21	27
<b>B-737 MAX 9</b>	-	-	6	10
<b>Aeromexico</b>	<b>63</b>	<b>59</b>	<b>86</b>	<b>92</b>
<b>E-170</b>	9	0	0	0
<b>E-190</b>	47	47	47	42
<b>Aeromexico Connect</b>	<b>56</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>42</b>
<b>Grupo Aeromexico</b>	<b>119</b>	<b>106</b>	<b>133</b>	<b>134</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 Marzo 22				
	2022	%	2021	%	VAR
<b>Total Ingresos</b>	<b>12,902</b>	<b>100.0%</b>	<b>6,850</b>	<b>100.0%</b>	<b>88.4%</b>
Pasajes Nacionales por Tarifa	4,560	35.3%	2,659	38.8%	71.5%
Pasaje Internacionales por Tarifa	6,028	46.7%	2,321	33.9%	NA
Ingresos Complementarios	733	5.7%	531	7.7%	38.2%
<b>Total Ingreso Pasaje</b>	<b>11,322</b>	<b>87.8%</b>	<b>5,511</b>	<b>80.5%</b>	<b>NA</b>
Ingresos por Carga	1,444	11.2%	1,150	16.8%	25.6%
Ingresos por Charter	0	0.0%	5	0.1%	(100.0%)
<b>Otros Ingresos</b>	<b>136</b>	<b>1.1%</b>	<b>184</b>	<b>1.4%</b>	<b>(26.0%)</b>
<b>Gastos de Operación</b>	<b>10,806</b>	<b>83.8%</b>	<b>6,953</b>	<b>101.5%</b>	<b>55.4%</b>
Fuerza de Trabajo	2,735	21.2%	2,565	37.4%	6.6%
Combustible	5,019	38.9%	2,246	32.8%	NA
Mantenimiento	815	6.3%	728	10.6%	11.9%
Servicios de Tráfico y Escala	1,883	14.6%	1,259	18.4%	49.6%
Servicio a Pasajeros	354	2.7%	155	2.3%	NA
<b>Venta y Administración General</b>	<b>1,455</b>	<b>11.3%</b>	<b>1,007</b>	<b>14.7%</b>	<b>44.6%</b>
<b>Participación en (utilidades) / pérdida en asociadas y negocios conjuntos</b>	<b>(66.6)</b>	<b>(0.5%)</b>	<b>(62)</b>	<b>(0.9%)</b>	<b>7.1%</b>
<b>Otros (ingresos) y gastos neto</b>	<b>29</b>	<b>0.2%</b>	<b>(12)</b>	<b>-0.2%</b>	<b>NA</b>
<b>Reestructura</b>	<b>(2,313)</b>	<b>(17.9%)</b>	<b>(638)</b>	<b>0.0%</b>	<b>NA</b>
<b>Total Gastos de Operación</b>	<b>9,910</b>	<b>76.8%</b>	<b>7,248</b>	<b>105.8%</b>	<b>36.7%</b>
<b>UAFIDAR</b>	<b>2,992</b>	<b>NA</b>	<b>(398)</b>	<b>(5.8%)</b>	<b>NA</b>
Rentas, Depreciación y Amortización	3,128	NA	3,047	23.6%	2.7%
Deterioro	628	NA	0	0.0%	NA
<b>Total gastos</b>	<b>13,665</b>	<b>NA</b>	<b>10,295</b>	<b>150.3%</b>	<b>32.7%</b>
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>(763)</b>	<b>NA</b>	<b>(3,445)</b>	<b>(50.3%)</b>	<b>(77.8%)</b>
(Ingresos) y Gastos Financieros	2,272	17.6%	1,529	22.3%	48.6%
Diferencias Cambiarias, neto	481	3.7%	77	1.1%	NA
Costo Financiero Neto	2,753	21.3%	1,606	23.4%	71.4%
<b>Utilidad (Pérdida) antes de Impuestos a la Utilidad</b>	<b>(3,516)</b>	<b>NA</b>	<b>(5,050)</b>	<b>(73.7%)</b>	<b>(30.4%)</b>
Impuesto a la Utilidad	(422)	(3.3%)	(859)	(12.5%)	NA
<b>Utilidad Neta</b>	<b>(3,095)</b>	<b>NA</b>	<b>(4,192)</b>	<b>(61.2%)</b>	<b>(26.2%)</b>



## Estado de Posición Financiera

DESCRIPCIÓN	Al 31 de Marzo	Al 31 de diciembre	Var 2022 vs 2020	
	2022	2021	\$	%
<b>Activo</b>				
Efectivo e Inversiones Temporales	27,377	19,381	(7,996)	(29.2)
Efectivo Restringido	636	659	23	3.6
Activos Financieros Inversiones Corto Plazo	0	0	0	NA
Instrumentos Financieros Derivados				
Cuentas por Cobrar	5,614	4,016	(1,598)	(28.5)
Partes Relacionadas	27	10	(17)	(63.0)
Pagos Anticipados	978	699	(279)	(28.5)
Inventarios	1,621	1,589	(32)	(2.0)
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>36,253</b>	<b>26,354</b>	<b>(9,899)</b>	<b>(27.3)</b>
Activo Fijo y Derechos de Uso, Neto	49,929	49,406	(523)	(1.0)
Otros	10,856	11,088	232	2.1
<b>Total Activo</b>	<b>97,038</b>	<b>86,848</b>	<b>(10,190)</b>	<b>(10.5)</b>
<b>Pasivo</b>				
<b>Corto Plazo</b>				
Financieros	24,840	39,034	14,194	57.1
Otros	38,933	60,347	21,414	55.0
<b>Total Corto Plazo</b>	<b>63,773</b>	<b>99,381</b>	<b>35,608</b>	<b>55.8</b>
<b>Largo Plazo</b>				
Financieros	44,523	36,948	(7,575)	(17.0)
Otros	5,024	5,025	1	0.0
<b>Total Largo Plazo</b>	<b>49,547</b>	<b>41,973</b>	<b>(7,574)</b>	<b>(15.3)</b>
<b>Total Pasivo</b>	<b>113,320</b>	<b>141,354</b>	<b>28,034</b>	<b>24.7</b>
<b>Capital Contable</b>	<b>(16,282)</b>	<b>(54,506)</b>	<b>(38,224)</b>	<b>234.8</b>
<b>Total Pasivo y Capital</b>	<b>97,038</b>	<b>86,848</b>	<b>(10,190)</b>	<b>(10.5)</b>

