CONTACTO: Relación con Inversionistas aminvestorrelations@aeromexico.com
Comunicación Corporativa amcomunicacioncorporativa@aeromexico.com

Aeroméxico reporta resultados preliminares al segundo trimestre 2026

- *Ingresos récord en 2T de $1,479 millones*
- *Margen UAFIDAR ajustado de 18%*
- *Margen de operación de 5%*
- *Razón de liquidez[3] a ingresos de últimos doce meses 22%*

Ciudad de México, a 13 de julio de 2026 - Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V. (NYSE, BMV: AERO, "Aeroméxico" o la "Compañía") reportó hoy sus resultados financieros consolidados preliminares para el trimestre concluido el 30 de junio de 2026 ("2T26"). Estos resultados se basan en la información disponible a la fecha de este comunicado y no constituyen una declaración integral de nuestros resultados financieros para el período presentado. La Compañía ha utilizado dólares estadounidenses, su moneda funcional, como moneda de presentación para estos estados financieros consolidados. Todas las cifras están expresadas en millones de dólares estadounidenses, a menos que se indique lo contrario.

Andrés Conesa, Director General, declaró: *"Aeroméxico obtuvo resultados sólidos en el segundo trimestre, a pesar de la fuerte presión generada por el incremento en los precios del combustible y de los cambios en la demanda durante junio asociados con la Copa Mundial. Nuestros resultados estuvieron en línea con la guía que compartimos para el trimestre, aun cuando enfrentamos un impacto adicional por precios del combustible de aproximadamente 30 millones de dólares.*
Durante el trimestre, registramos dos semanas con ventas récord, incluida la mejor semana de ventas en la historia de la Compañía, mientras que la mezcla de ingresos premium alcanzó también un máximo histórico. Este desempeño refleja la fortaleza de nuestra marca y la resiliencia de nuestro modelo de negocio. Gracias a un manejo disciplinado de la capacidad y de nuestra red, mantuvimos un adecuado equilibrio entre la oferta y demanda, protegiendo la rentabilidad.
Aun en este entorno macroeconómico complejo, concluimos el trimestre con una sólida posición de caja, en línea con la de los dos trimestres anteriores y sin necesidad de contratar deuda adicional.
Hacia la segunda mitad del año, esperamos un entorno más favorable, respaldado por mejores condiciones macroeconómicas y una demanda saludable, lo que nos permitirá generar una UAFIDAR, en términos absolutos, superior a la del año pasado[1]."

PRINCIPALES RESULTADOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL 2T26

- La **capacidad**, medida en asientos-milla disponibles (ASMs), aumentó 1.9% año contra año.
- Los **ingresos totales** alcanzaron $1,479 millones, un incremento de 12.6% comparado con el mismo periodo de 2025.
- El **gasto total en combustible** ascendió a $493.8 millones, aumento de 79.9% respecto al año anterior.
- La **UAFIDAR ajustada[2]** se ubicó en $264.2 millones, con un margen de 17.9%.
- El **resultado de operación** totalizó $67.9 millones, con un margen de 4.6%.
- La **razón de deuda neta ajustada total a UAFIDAR[2]** cerró el trimestre debajo de 2.0x.
- La **liquidez[3] total** se ubicó en $1.2 mil millones, equivalente a 21.8% de los ingresos de los últimos doce meses.

PERSPECTIVA 3T26, 4T26 Y AÑO COMPLETO

Indicador	3T26 Perspectiva	4T26 Perspectiva	FY26 Perspectiva
Capacidad total (ASMs)	~ +0.5% a +1.5%	~ +6.5% a +8.0%	~ +2.0% a +3.0%
Ingresos totales	~ 1.59 mil a 1.62 mil	~ 1.64 mil a 1.68 mil	~ 6.05 mil a 6.12 mil
Ingresos totales año contra año	~ +12.0% a +14.0%	~ +14.5% a +16.5%	~ +13.0% a +14.0%
Margen ajustado UAFIDAR	~ 26.5% a 29.5%	~ 28.0% a 31.0%	~ 24.0% a 26.0%
Margen operativo	~ 14.0% a 17.0%	~ 15.5% a 18.5%	~ 11.0% a 13.0%

La perspectiva para la segunda mitad del año refleja la resiliencia del modelo de negocio de Aeroméxico. La Compañía anticipa continuidad en la fortaleza de generación de ingresos, respaldada por una demanda saludable y un entorno tarifario favorable. Asimismo, estima un escenario más benigno para los precios de combustible, lo que permitiría alcanzar niveles absolutos de UAFIDAR y utilidad de operación superiores a los de 2025. Si bien en el tercer trimestre se prevén márgenes ligeramente inferiores a 2025 como resultado de una mayor base de ingresos, la Compañía espera una expansión de los márgenes hacia el cuarto trimestre. Dicha expansión responderá a condiciones de mercado favorables y a un mayor apalancamiento operativo. El crecimiento de capacidad previsto para el cuarto trimestre estará impulsado principalmente por una mayor utilización de la flota existente, lo que permitirá atender la demanda de manera más eficiente y continuar fortaleciendo la rentabilidad.

La guía considera un costo integral promedio de USD $3.2 por galón en el tercer trimestre y de USD $3.0 por galón en el cuarto trimestre. Asimismo, considera un tipo de cambio promedio de $17.5 pesos por dólar para el tercer trimestre y de $17.6 pesos por dólar para el cuarto trimestre.

PRINCIPALES INDICADORES OPERATIVOS Y FINANCIEROS DEL SEGUNDO TRIMESTRE

	Tres meses terminados el 30 de junio			Seis meses terminados el 30 de junio		
Principales Indicadores Financieros	**2026**	**2025**	**Var.**	**2026**	**2025**	**Var.**
Ingresos (millones de USD)	1,479	1,314	12.6%	2,821	2,498	12.9%
UAFIDAR ajustada[(2)] (millones de USD)	264	410	(35.5%)	600	729	(17.7%)
Margen UAFIDAR ajustada[(2)] (% de ingresos)	17.9%	31.2%	(13.3 p.p.)	21.3%	29.2%	(7.9 p.p.)
Utilidad de operación (pérdida) (millones de USD)	68	230	(70.5%)	210	372	(43.7%)
Margen de operación (% de ingresos)	4.6%	17.5%	(12.9 p.p.)	7.4%	14.9%	(7.5 p.p.)
Principales Indicadores Operativos	**2026**	**2025**	**Var.**	**2026**	**2025**	**Var.**
ASMs totales (millones)	9,256	9,080	1.9%	17,853	17,777	0.4%
Pasajeros ('000)	6,014	6,180	(2.7%)	11,805	12,057	(2.1%)
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	16.0	14.5	10.5%	15.8	14.1	12.5%
Costo total / ASM (centavos de USD)	15.3	11.9	28.6%	14.6	11.9	22.6%
Costo total excl. Combustible / ASM (centavos de USD)	10.0	8.9	12.3%	10.1	8.8	14.9%
Tipo de Cambio*	**2026**	**2025**	**Var.**	**2026**	**2025**	**Var.**
Promedio	17.40	19.61	(11.3%)	17.49	20.02	(12.7%)

**Fuente: La Compañía con información de Banxico. Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.*

RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE 2026

Análisis del Estado de Resultados

Ingresos

Los **ingresos totales** en el segundo trimestre de 2026 ascendieron a $1,479 millones, un crecimiento de 12.6% respecto al mismo periodo del año anterior y un récord para un segundo trimestre en la historia de la Compañía. Este desempeño fue impulsado por una sólida demanda en toda la red, pese a la moderación temporal observada en junio con motivo de la Copa Mundial de Fútbol. Los ingresos también se beneficiaron de las iniciativas para incrementar los ingresos premium(4), una gestión disciplinada de tarifas orientada a mitigar el impacto del incremento en los costos de combustible y la apreciación del peso frente al dólar.

Los **ingresos premium**(4) se ubicaron en 43% de los ingresos pasaje, frente a 42% en el segundo trimestre de 2025, reflejando una demanda sostenida por productos premium y servicios complementarios. Mantener esta mezcla de ingresos en un entorno de mayores tarifas, impulsadas por el aumento en los costos de combustible, demuestra la capacidad de la Compañía para atraer y retener la demanda del segmento premium, así como la fortaleza de su modelo de negocio.

La **capacidad,** medida en ASMs, aumentó 1.9% respecto al mismo periodo del año anterior, en línea con la guía para este trimestre. En respuesta a la evolución de la demanda, la Compañía ajustó proactivamente su capacidad para mantener el equilibrio entre la oferta y las condiciones del mercado, preservando la disciplina en la administración de su red y su enfoque en la rentabilidad.

El **ingreso por ASM ("IASM")** se ubicó en 16.0¢, un incremento de 10.5% respecto a 2025. Este desempeño fue impulsado principalmente por el crecimiento en los ingresos por pasaje internacional y por la apreciación del peso frente al dólar.

	Tres meses terminados el 30 de junio			Seis meses terminados el 30 de junio		
Ingreso Total (USD millones)	**2026**	**2025**	**Var.**	**2026**	**2025**	**Var.**
Doméstico	521	473	10.2%	1,015	911	11.4%
Internacional	958	841	13.9%	1,806	1,587	13.8%
Ingreso Total	**1,479**	**1,314**	**12.6%**	**2,821**	**2,498**	**12.9%**

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Gastos de Operación

En el segundo trimestre de 2026, el **gasto operativo total** —incluyendo combustible, mano de obra, mantenimiento, servicios a pasajeros y a aeronaves, arrendamientos de aeronaves, venta y administración general, depreciación y amortización y otros gastos — ascendió a $1,411 millones, un incremento de 30.3% respecto al mismo periodo del año anterior. Este aumento se explica principalmente por el incremento en los costos de combustible, cuyos precios se mantuvieron en niveles elevados durante el trimestre como consecuencia de los eventos geopolíticos iniciados a finales de febrero. Como resultado, el gasto en combustible aumentó aproximadamente $219.3 millones año contra año y superó en aproximadamente $30 millones el nivel considerado en la guía reportada para el segundo trimestre. A pesar de esta presión adicional, Aeroméxico mantuvo un sólido desempeño financiero. Los ingresos totales aumentaron $165.6 millones respecto al segundo trimestre de 2025, lo que permitió recuperar aproximadamente 75% del costo incremental de combustible.

Excluyendo combustible, los gastos operativos aumentaron 13.4% año contra año. Este incremento respondió principalmente a tres factores: (i) la fortaleza del peso frente al dólar, (ii) las presiones inflacionarias en sueldos, salarios y prestaciones, y (iii) un mayor gasto por depreciación y amortización derivado del crecimiento de la flota en 2025.

El **costo de combustible por galón**[5] aumentó 79.6% respecto al segundo trimestre de 2025, al pasar de 2.3 USD por galón a 4.2 USD por galón. El **consumo total de combustible** se mantuvo estable año contra año, mientras que el **consumo de combustible por ASM** (litros/ASM) disminuyó 1.7%, principalmente como resultado de una mezcla de flota más eficiente.

El **costo por ASM excluyendo combustible (CASM-Ex)** fue de 10.0 ¢ en el segundo trimestre de 2026, un incremento de 12.3% respecto al mismo periodo del año anterior. Este aumento se debió principalmente a la apreciación de 11.3% del peso frente al dólar, mayores costos de propiedad derivados de la incorporación de aeronaves durante 2025, un aumento en los gastos laborales relacionado con ajustes salariales por inflación y la expansión de las operaciones internacionales.

UAFIDAR Ajustada[2] y Utilidad de Operación

La **UAFIDAR ajustada**[2] fue $264.2 millones, con un margen de 17.9%, en línea con la guía de la Compañía, a pesar de la presión derivada del incremento en los costos de combustible y de los cambios temporales en la demanda asociados con la Copa Mundial de Fútbol. El gasto total en combustible aumentó $219.3 millones año contra año, aproximadamente $30.0 millones por encima del nivel considerado en la guía del segundo trimestre, debido a que los precios del combustible se mantuvieron alrededor de 8% por encima de lo previsto.

La **utilidad de operación** ascendió a $67.9 millones en el segundo trimestre, con un margen de 4.6%, también dentro del rango de la guía de la Compañía.

Costo Neto de Financiamiento

Los **costos netos de financiamiento** disminuyeron 6.5% respecto al mismo periodo de 2025, principalmente como resultado de menores pérdidas cambiarias. Durante el segundo trimestre de 2026, las pérdidas cambiaras disminuyeron en $25.4 millones, mientras que los gastos financieros incrementaron $15.9 millones, reflejando principalmente un mayor gasto por intereses imputados a arrendamientos relacionados con la expansión de la flota.

Utilidad (Pérdida) Neta

La **pérdida neta** en el 2T26 totalizó $57.7 millones.

Estado de Situación Financiera y Flujo de Efectivo

Al 30 de junio de 2026, Aeroméxico reportó **efectivo y equivalentes de efectivo** por $1,037 millones. Esto representa un incremento de $114.3 millones respecto al mismo periodo del año anterior y de $12.5 millones frente al cierre de 2025. Esta sólida posición de liquidez fue resultado de una fuerte generación de efectivo operativo, sin necesidad de incurrir en deuda financiera adicional. Incluyendo la línea de crédito revolvente por $200.0 millones contratada en 2024, la liquidez total alcanzó $1,237 millones, equivalente a 21.8% de los ingresos de los últimos doce meses.

Al 30 de junio de 2026, Aeroméxico generó $362.4 millones en **flujo neto de efectivo proveniente de actividades de operación**, lo que le permitió continuar ejecutando sus programas de inversión y reducción de apalancamiento. Asimismo, durante el trimestre la Compañía amortizó $7.9 millones de **deuda financiera**.

FLOTA OPERATIVA

Durante el segundo trimestre de 2026, Grupo Aeroméxico incorporó dos aeronaves Boeing 737 MAX 8 y una Boeing 787-9. Al 30 de junio de 2026, la flota operativa de Grupo Aeroméxico estaba integrada por 169 aeronaves, con una edad promedio de 8.9 años.

Flota operativa	2T25	3T25	4T25	1T26	2T26
B-737-800	34	34	34	34	34
B-737 MAX 8	42	44	45	45	47
B-737 MAX 9	26	28	30	30	30
B-787-8	8	8	8	8	8
B-787-9	14	14	14	15	16
Aeroméxico	**124**	**128**	**131**	**132**	**135**
E-190	34	34	34	34	34
Aeroméxico Connect	**34**	**34**	**34**	**34**	**34**
Grupo Aeroméxico	**158**	**162**	**165**	**166**	**169**

Pies de página:

(1) La comparación excluye partidas no recurrentes reconocidas durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, incluyendo $71.1 millones de ingresos extraordinarios por la venta de la participación accionaria de 50% del Grupo en MRO (TechOps) y $4.3 millones de gastos administrativos no capitalizados relacionados con la oferta pública inicial (OPI) de la Compañía. En consecuencia, la base de 2025 ha sido ajustada para excluir estas partidas extraordinarias.

(2) La UAFIDAR Ajustada, la Deuda Neta Ajustada total a UAFIDAR y el Margen de UAFIDAR Ajustado constituyen medidas financieras no IFRS y presentan limitaciones como herramientas de análisis; por lo tanto, no deben considerarse de manera aislada ni como sustituto del análisis de los resultados de la Compañía conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Véase el Anexo A para la definición de las medidas no IFRS de Aeroméxico y su conciliación con la medida IFRS más comparable.

(3) Definimos liquidez como Efectivo y equivalentes de efectivo y la línea de crédito revolvente."

(4) Ingresos premium (*Premium revenue mix*) consiste en los ingresos provenientes de productos y servicios premium superiores a los ingresos por tarifas Básica y Clásica. El indicador se calcula con base en los ingresos totales por pasajeros.

(5) Equivalente a USD $1.11 por litro en el 2T26 y 62¢ por litro en el 2T25.

INFORMACIÓN LLAMADA DE RESULTADOS 2T26

Fecha	Martes, 14 de julio de 2026
Hora	09:00 a.m. Hora Central (CDMX) / 11:00 a.m. Hora Este (NY)
Liga Webcast	*https://edge.media-server.com/mmc/p/jid2bv5a/*
Audio para participantes*	*https://register-conf.media-server.com/register/BI4d74077fbc8248da9af220714255acdd*

**Los participantes pueden completar el formulario de registro en línea y, una vez registrados, recibirán la información para conectarse a la llamada junto con un PIN único para acceder.*

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 18 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

Declaraciones a Futuro

Este comunicado contiene ciertas declaraciones a futuro, dentro del significado de la Ley de Reforma de Litigios sobre Valores Privados de EE. UU. (Private Securities Litigation Reform Act), que reflejan las perspectivas y/o expectativas actuales de la Compañía y su administración con respecto a su desempeño, negocio y eventos futuros. Utilizamos palabras como "cree", "anticipa", "planea", "espera", "tiene la intención", "objetivo", "estima", "proyecta", "predice", "guía", "pronóstico", "directriz", "debería" y otras expresiones similares para identificar declaraciones a futuro, aunque no son la única manera en que identificamos dichas declaraciones. Estas declaraciones están sujetas a diversos riesgos, incertidumbres y asunciones.

Advertimos que diversos factores importantes podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de los planes, objetivos, expectativas, estimaciones e intenciones expresados en este comunicado. Los factores importantes que podrían causar tales diferencias incluyen, entre otros: riesgos externos, incluyendo amenazas a la salud, accidentes, inestabilidad global, violaciones de seguridad, terrorismo y desastres naturales; conflictos geopolíticos globales, en particular aquellos que afectan el precio del combustible para aviación; condiciones económicas en México e internacionales, así como la estacionalidad, sobre el comportamiento de viaje de los clientes; los aranceles de la actual administración de EE. UU. sobre los costos de la Compañía y las acciones de otras autoridades gubernamentales en México, EE. UU. y otros países; la volatilidad del mercado de combustibles; la capacidad de la Compañía para cumplir con sus obligaciones fijas, obtener financiamiento y/o mantener liquidez; la capacidad de la Compañía para retener y atraer personal clave y otros profesionales, y las relaciones laborales de la Compañía con sus empleados; la dependencia de la Compañía de pocos fabricantes de aeronaves y otros proveedores externos; la tasa de utilización de aeronaves y los costos de mantenimiento de aeronaves; cambios en los cargos por aterrizaje, tarifas de acceso a aeropuertos e infraestructura aeroportuaria inadecuada; restricciones de protección al consumidor; dependencia del principal centro de operaciones de la Compañía, MEX; congestión del tráfico aéreo; el entorno competitivo en la industria de la aviación, incluyendo aquellos derivados de sustitutos no aéreos; sanciones y cumplimiento de normas y estándares éticos, incluyendo anticorrupción, antilavado de dinero y antidrogas; dependencia de alianzas y asociaciones y retos para celebrar nuevas; y otros factores descritos el reporte anual en la forma 20-F presentada ante la SEC el 30 de abril de 2026.

Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible al momento en que se realizan dichas declaraciones y/o en la creencia de buena fe de la administración respecto de eventos futuros en ese momento. La Compañía no asume ninguna obligación y expresamente rechaza cualquier intención u obligación de actualizar o revisar cualquier declaración a futuro, ya sea como resultado de nueva información, eventos futuros o de otra manera.

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Resultados y Otros Resultados Integrales (No Auditados)

	Tres meses terminados el 30 de junio			Seis meses terminados el 30 de junio		
	2026	2025	Var. %	2026	2025	Var. %
Ingresos de operación						
Pasajeros	1,309	1,186	10.4%	2,521	2,258	11.6%
Carga	86	82	5.4%	162	152	6.5%
Otros	84	46	83.0%	137	87	57.5%
Total de ingresos	**1,479**	**1,314**	**12.6%**	**2,821**	**2,498**	**12.9%**
Gastos de operación						
Combustible	494	274	79.9%	809	560	44.3%
Fuerza de trabajo	316	278	13.8%	624	529	17.9%
Mantenimiento	78	50	55.1%	146	104	41.5%
Servicios de tráfico y escala	171	148	15.5%	326	284	14.6%
Servicio a pasajeros	42	38	10.0%	81	71	14.9%
Comisiones a agencias	28	23	22.5%	50	44	15.8%
Venta y administración general	92	86	6.5%	180	165	8.6%
Renta de equipo de vuelo	4	3	17.7%	8	8	0.9%
Depreciación y amortización	193	180	7.2%	382	353	8.4%
Deterioro (reversión)	-	(4)	NA	-	(4)	NA
Otros (ingresos) y gastos netos	(6)	8	NA	5	14	(67.5%)
Participación en (utilidades) / pérdidas asociadas y negocios conjuntos	-	(2)	NA	-	(3)	NA
Total gastos de operación	**1,411**	**1,084**	**30.3%**	**2,611**	**2,125**	**22.8%**
Utilidad de operación	**68**	**230**	**(70.5%)**	**210**	**372**	**(43.7%)**
Ingresos financieros (gastos):						
Ingresos (gastos) financieros netos	(136)	(145)	(6.5%)	(265)	(260)	2.0%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	(68)	85	-	(55)	112	-
Impuesto a la utilidad	(10)	17	-	(8)	22	-
Utilidad neta	**(58)**	**68**	**-**	**(47)**	**90**	**-**

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Utilidad por acción (No Auditados)

(Millones de US dólares, excepto por la utilidad por acción)	Tres meses terminados el 30 de junio		Seis meses terminados el 30 de junio	
	2026	2025	2026	2025
Utilidad neta del periodo	(58)	68	(47)	90
Utilidad por acción por operaciones recurrentes				
Utilidad básica por acción (dólares)	(0.04)	0.05	(0.03)	0.07
Utilidad diluida por acción (dólares)	(0.04)	0.05	(0.03)	0.07
Utilidad básica por ADS (dólares)	(0.40)	0.50	(0.32)	0.66
Utilidad diluida por ADS (dólares)	(0.40)	0.50	(0.32)	0.66

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estado de Posición Financiera (No Auditados)

	(USD Millones)	
	Junio 30,2026	Diciembre 31, 2025
Activo		
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	1,037	1,024
Cuentas por cobrar	764	700
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9	3
Pagos anticipados y depósitos	72	78
Inventarios	190	174
Total activo circulante	**2,072**	**1,980**
Activo no circulante		
Activo fijo y derechos de uso, neto	3,727	3,674
Otros activos no circulantes	1,581	1,539
Total activo no circulante	**5,308**	**5,213**
Total Activo	**7,379**	**7,193**
Pasivo		
Corto Plazo:		
Préstamos incluyendo arrendamientos	469	451
Otros	2,871	2,645
Total Corto Plazo	**3,340**	**3,096**
Largo Plazo:		
Préstamos incluyendo arrendamientos	3,600	3,604
Otros	1,077	1,085
Total Largo Plazo	**4,677**	**4,689**
Total Pasivo	**8,017**	**7,785**
Capital Contable		
Total capital contable (déficit)	**(638)**	**(592)**
Total Pasivo y Capital	**7,379**	**7,193**

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Flujos de Efectivo (No Auditados)

	Seis meses terminados el 30 de junio, (USD Millones)		
	2026	**2025**	**Var. ($)**
Flujos de efectivo de actividades de operación:			
Utilidad neta del periodo	(47)	90	(137)
Impuestos a la utilidad	(8)	22	(31)
Depreciación y amortización	382	353	30
Otras partidas que no requieren flujo	182	186	(5)
	509	**652**	**(143)**
Cambios en activos y pasivos circulantes, neto	(146)	(303)	157
Cuentas por cobrar	(22)	2	(24)
Cuentas por pagar	(59)	(202)	142
Transportación vendida no utilizada	119	81	37
Otros, neto	(7)	(27)	19
Intereses pagados	(177)	(158)	(19)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	**362**	**349**	**14**
Flujos de efectivo de actividades de inversión:			
Adquisición de propiedades y equipo (incluyendo mantenimiento mayor)	(134)	(116)	(18)
Otras actividades de inversión, neto	(6)	17	(24)
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión:	**(141)**	**(99)**	**(42)**
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento:			
Pago de arrendamientos	(202)	(175)	(26)
Pago de préstamos	(17)	(45)	28
Otras actividades de financiamiento, neto	-	25	(25)
Flujos de efectivo requeridos por actividades de financiamiento:	**(219)**	**(195)**	**(24)**
Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo	9	25	(16)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes de efectivo	**13**	**80**	**(68)**
Efectivo y equivalentes de efectivo:			
Al principio del periodo	1,024	842	182
Al final del periodo	1,037	922	114

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

INDICADORES FINANCIEROS Y OPERATIVOS

	Tres meses terminados el 30 de junio			Seis meses terminados el 30 de junio		
Principales Indicadores Financieros	**2026**	**2025**	**Var.**	**2026**	**2025**	**Var.**
Ingresos totales	1,479	1,314	12.6%	2,821	2,498	12.9%
Ingreso pasaje	1,309	1,186	10.4%	2,521	2,258	11.6%
UAFIDAR ajustada[1]	264	410	(35.5%)	600	729	(17.7%)
Margen UAFIDAR ajustado[1] (% de ingresos)	17.9%	31.2%	(13.3 p.p.)	21.3%	29.2%	(7.9 p.p.)
Utilidad de operación (pérdida)	68	230	(70.5%)	210	372	(43.7%)
Margen de operación (% de ingresos)	4.6%	17.5%	(12.9 p.p.)	7.4%	14.9%	(7.5 p.p.)
Utilidad neta (pérdida)	(58)	68	NA	(47)	90	NA
Margen de utilidad neta (pérdida) (% de ingresos)	-3.9%	5.2%	(9.1 p.p.)	-1.7%	3.6%	(5.3 p.p.)
Principales Indicadores Operativos	**2026**	**2025**	**Var.**	**2026**	**2025**	**Var.**
ASMs totales (millones)	9,256	9,080	1.9%	17,853	17,777	0.4%
RPMs totales (millones)	7,851	7,777	0.9%	15,106	14,935	1.1%
Factor de ocupación (itinerario %)	84.9%	85.7%	(0.8 p.p.)	84.7%	84.0%	0.7 p.p.
Pasajeros ('000)	6,014	6,180	(2.7%)	11,805	12,057	(2.1%)
Puntualidad de salidas dentro de 15 minutos (%)	89.8%	92.2%	(2.4 p.p.)	91.0%	92.0%	(1.0 p.p.)
Litros de combustible (miles)	444,693	443,893	0.2%	855,667	865,751	(1.2%)
Rendimiento (centavos de USD)[2]	14.7	13.2	11.4%	14.6	13.3	10.1%
Ingreso total / ASM (centavos de USD)	16.0	14.5	10.5%	15.8	14.1	12.5%
Ingreso pasaje/ ASM (centavos de USD)[2]	12.5	11.3	10.3%	12.4	11.1	10.9%
Costo total / ASM (centavos de USD)	15.3	11.9	28.6%	14.6	11.9	22.6%
Costo total excl. combustible / ASM (centavos de USD)	10.0	8.9	12.3%	10.1	8.8	14.9%
Otros Indicadores	**2026**	**2025**	**Var.**	**2026**	**2025**	**Var.**
Costo de combustible por galón (centavos de USD)	4.20	2.34	79.6%	3.58	2.45	46.0%
Tipo de cambio (cierre)[3]	17.47	18.89	(7.5%)	17.47	18.89	(7.5%)
Tipo de cambio (promedio)[3]	17.40	19.61	(11.3%)	17.49	20.02	(12.7%)

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

[1] Estas son métricas no basadas en los principios IFRS y tienen limitaciones como herramientas analíticas por lo que no deben ser consideradas de manera aislada o como sustitutas para un análisis de los resultados reportados de la Compañía bajo los principios IFRS. Ver el Anexo A para la definición de métricas no basadas en los principios IFRS de Aeroméxico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.
[2] Estimado como ingreso pasaje (excluyendo ingresos complementarios dividido por RPMs totales).
[3] Fuente: La Compañía con información de Banxico.

Anexo A sobre Medidas Financieras No-IFRS

Además de revelar resultados financieros preparados de conformidad con las NIIF, la Compañía divulga información sobre el EBITDAR Ajustado, el Margen EBITDAR Ajustado, la Deuda Neta Ajustada y la Relación Deuda Neta Ajustada a EBITDAR Ajustado, que son medidas no-NIIF. La Compañía también ha divulgado en este comunicado ingresos, utilidad operativa, margen operativo, EBITDAR Ajustado y Margen EBITDAR Ajustado ajustados adicionalmente por ciertos conceptos extraordinarios y no recurrentes de 2024 y 2025, que son medidas financieras adicionales no-NIIF. La Compañía considera que todas estas medidas de reporte financiero son indicadores útiles de su desempeño operativo. Estas métricas de desempeño conocidas en la industria de la aviación son frecuentemente utilizadas por inversionistas, analistas bursátiles y otros interesados en comparar el desempeño operativo de las empresas en esta industria.

La Compañía define el EBITDAR Ajustado como la utilidad o pérdida del periodo antes del gasto (beneficio) por impuesto sobre la renta, depreciación y amortización, costo financiero neto y deterioro (reversión), antes del gasto por arrendamiento de aeronaves, dada la naturaleza no recurrente de este concepto. La Compañía considera el EBITDAR Ajustado únicamente como una métrica de valoración, no de desempeño. El Margen EBITDAR Ajustado se define como el EBITDAR Ajustado dividido entre los ingresos totales del periodo. La Deuda Neta Ajustada se define como el total de préstamos y financiamientos, incluyendo arrendamientos, menos efectivo y equivalentes de efectivo. La Relación Deuda Neta Ajustada a EBITDAR Ajustado se define como la Deuda Neta Ajustada dividida entre el EBITDAR Ajustado del periodo.

Todas las medidas financieras no NIIF mencionadas anteriormente tienen limitaciones como herramientas analíticas y no deben considerarse de manera aislada ni como sustituto del análisis de los resultados de la Compañía conforme a las NIIF. Algunas de estas limitaciones son: (i) no reflejan los gastos en efectivo de la Compañía ni los requerimientos futuros de gastos de capital o compromisos contractuales; (ii) no reflejan cambios en, ni requerimientos de efectivo para, las necesidades de capital de trabajo; (iii) no reflejan los requerimientos de efectivo de la Compañía necesarios para cubrir pagos de intereses o principal de la deuda; (iv) aunque la depreciación y amortización son cargos no monetarios, los activos sujetos a depreciación y amortización a menudo deberán ser reemplazados en el futuro, y no reflejan los requerimientos de efectivo para tales reemplazos; (v) no ajustan todos los conceptos de ingresos o gastos no monetarios reflejados en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales de la Compañía; (vi) no reflejan el impacto de todos los conceptos no recurrentes; y (vii) otras empresas del sector pueden calcular estas medidas, o medidas con títulos similares, de manera diferente a la Compañía, lo que limita su utilidad como medidas comparativas.

Las conciliaciones de cada una de estas medidas históricas, y en la medida aplicable, de medidas a futuro con la medida más directamente comparable conforme a NIIF se presentan a continuación. No se incluye en este comunicado una conciliación de los montos proyectados de EBITDAR Ajustado, ajustado adicionalmente, e Ingresos, ajustados incrementalmente, para el ejercicio 2025, ya que no es posible cuantificar ciertos montos que serían requeridos para ser incluidos en la medida correspondiente conforme a NIIF sin esfuerzos no razonables, debido a la alta variabilidad y complejidad para estimar ciertos montos a futuro, y consideramos que dicha conciliación implicaría un grado de precisión que podría resultar confuso o engañoso para los inversionistas.

	Tres meses terminados el 30 de junio			Seis meses terminados el 30 de junio		
Reconciliación UAFIDAR ajustada	**2026**	**2025**	**Var.**	**2026**	**2025**	**Var.**
Utilidad (pérdida) neta	(58)	68	-	(47)	90	-
(+) Impuesto a la utilidad (beneficio)	(10)	17	-	(8)	22	-
(+) Depreciación y amortización[1]	193	180	7.2%	382	353	8.4%
(+) Ingresos y gastos financieros	136	145	(6.5%)	265	260	2.0%
(+) Deterioro (reversión)	0	(4)	-	0	(4)	-
(+) Renta de equipo de vuelo[2]	4	3	17.7%	8	8	0.9%
UAFIDAR ajustada[3]	**264**	**410**	**(35.5%)**	**600**	**729**	**(17.7%)**

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Reconciliación de deuda neta ajustada	**Junio 30, 2026**	**Diciembre 31, 2025**
Total de préstamos, incluyendo arrendamientos	4,069	4,055
(-) Efectivo y equivalentes de efectivo	1,037	1,024
= Deuda neta ajustada[3]	**3,032**	**3,031**

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

Reconciliación del índice de endeudamiento neto (Deuda neta ajustada / UAFIDAR últimos doce meses)	**Junio 30, 2026**	**Diciembre 31, 2025**
Deuda neta ajustada[3]	3,032	3,031
UAFIDAR ajustada de los últimos doce meses[3]	1,543	1,672
= Índice de endeudamiento neto[3]	**1.96x**	**1.81x**

Las cifras pueden no sumar al total debido al redondeo.

[1] Gastos de depreciación y amortización según han sido reflejados en nuestra utilidad o pérdida.
[2] El arrendamiento de aeronaves se compone de arrendamientos de corto plazo de equipo de vuelo, incluyendo el periodo PBH.
[3] Estas son métricas no basadas en los principios IFRS y tienen limitaciones como herramientas analíticas por lo que no deben ser consideradas de manera aislada o como sustitutas para un análisis de los resultados reportados de la Compañía bajo los principios IFRS. Ver el Anexo A para la definición de métricas no basadas en los principios IFRS de Aeroméxico y una reconciliación a las métricas IFRS más cercanas.