

# AEROMÉXICO REPORTA RESULTADOS DEL 3T21

Ciudad de México, México, 19 de octubre de 2021 - Grupo Aeroméxico S.A.B de C.V. ("Aeroméxico") (BMV: AEROMEX) reportó sus resultados no auditados del tercer trimestre del 2021.

## PRINCIPALES RESULTADOS DEL TERCER 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.
- La capacidad de Grupo Aeroméxico, medida en asientos-kilómetro disponibles (ASKs), aumentó 24.8% en comparación con el segundo trimestre de 2021, principalmente como resultado de la recuperación secuencial en los mercados doméstico e internacional. Respecto al tercer trimestre de 2019, la capacidad disminuyó 26.9% derivado del impacto negativo de la pandemia global de COVID-19.
- Durante el tercer trimestre de 2021, los ingresos de Grupo Aeroméxico se ubicaron en \$13,234 millones de pesos, un incremento de 32.2% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y un 27.9% por debajo de los ingresos registrados en el mismo período del 2019. El ingreso por ASK (IASK) aumentó 5.9% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y disminuyó 1.3% contra 2019.
- La UAFIDAR registrada durante el tercer trimestre de 2021 se ubicó en \$3,648 millones de pesos, lo que representa una mejora de \$1,759 millones de pesos en comparación con el segundo trimestre de 2021 y una disminución de \$710 millones de pesos respecto al tercer trimestre de 2019.
- Grupo Aeroméxico registró utilidad de operación de \$330 millones de pesos, lo que representa el primer trimestre con utilidad de operación desde que inició la pandemia global. Este importante logro, en el marco del proceso de reestructura financiera de la Compañía, representa una mejora de \$1,543 millones de pesos en comparación con el segundo trimestre de 2021.
- El Costo por ASK (CASK) se ubicó en \$1.351 pesos, lo que representó una disminución de 7.9% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y un incremento equivalente a 4.0% en comparación con el tercer trimestre de 2019. La variación se debe principalmente al incremento en los costos del combustible de 0.8% y a la reducción en capacidad de 26.9%. El CASK en dólares fue \$0.068 dólares, lo que representa una disminución de 6.8% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y un incremento equivalente a 1.5% en comparación con el mismo periodo en 2019.

- Al 30 de septiembre de 2021, el saldo de caja se ubicó en \$19,118 millones de pesos, equivalente a \$930 millones de dólares. Excluyendo efectivo restringido, la caja se ubicó en \$17,945 millones pesos, equivalente a \$873 millones de dólares. Durante el trimestre, el flujo neto de efectivo de actividades de operación fue positivo en \$1,215 millones de pesos, acumulando dos trimestres consecutivos con generación operativa positiva.
- Al 30 de septiembre de 2021, la flota operativa de Grupo Aeroméxico fue de 122 aviones, lo que representó un incremento de 3.4% 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 y B737-9 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 30 de junio del 2021. Delta Air Lines, Inc. (“Delta”) envió notificación al Presidente del Consejo de Administración de la Compañía informando que Delta tiene la intención de ejercer su opción y adquirir de Apollo Global Management Inc derechos de crédito, por \$185 millones de dólares, de los compromisos del Tramo 2.

El 9 de julio de 2021, Aeroméxico, fue informada por un grupo de actuales accionistas mexicanos y empresarios que tienen la intención de participar en el nuevo capital que será emitido por Aeroméxico como parte de su plan de reestructura bajo su actual proceso voluntario de reestructura bajo el Capítulo 11, para lo cual han sostenido conversaciones preliminares con diversos acreedores e inversionistas potenciales de Aeroméxico.

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.

Aeroméxico ha gestionado con éxito su red de destinos, asegurando que sus operaciones generen flujos de efectivo positivos. Durante el tercer 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 30 de septiemre			
	2021	2020	2019	Var 2021 vs 2019
Ingresos totales (millones de pesos)	13,234	4,670	18,347	(27.9%)
UAFIDAR (millones de pesos)*	3,648	(381)	4,358	(16.3%)
Margen UAFIDAR (porcentaje de ingresos)*	27.6%	(8.2%)	23.8%	3.81 p.p.
Utilidad de operación (millones de pesos)*	330	(3,614)	1,286	(74.4%)
Margen de operación (porcentaje de ingresos)**	2.5%	(77.4%)	7.0%	(4.5) p.p.
Utilidad neta (millones de pesos)	(2,244)	(2,882)	65	N.A.
Margen neto (porcentaje de ingresos)	(17.0%)	(61.7%)	0.4%	(17.31) p.p.
Utilidad por acción (pesos)	(3.29)	(4.23)	(0.90)	265.5%
Principales indicadores Operativos				
ASKs totales (millones)	9,675	4,750	13,243	(26.9) %
RPKs totales (millones)	7,567	2,778	11,195	(32.4) %
Factor de ocupación itinerario (%)	78.8%	61.9%	84.5%	(6.8) %
Pasajeros (miles)	4,556	1,864	5,288	(13.8) %
Puntualidad de salidas dentro de 15 min (%)	75.9%	96.4%	80.5%	(5.7)
Litros de combustible (miles)	311,505	155,872	442,777	(29.6) %
Yield (pesos)***	1.475	1.183	1.438	2.5 %
Ingreso total / ASK (pesos)	1.368	0.983	1.385	(1.3) %
Ingreso pasaje/ ASK (pesos)	1.154	0.727	1.195	(3.4) %
Costo total / ASK (pesos)	1.351	1.777	1.299	4.0 %
Costo total / ASK (USD)	0.068	0.080	0.067	1.5 %
Costo total / ASK excluyendo combustible (pesos)	0.984	1.510	0.921	6.8 %
Costo total/ASK excluyendo combustible (USD)	0.049	0.068	0.048	3.1 %

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.



Principales indicadores financieros	Nueve meses terminados el 30 de septiembre			
	2021	2020	2019	Var 2021 vs 2019
Ingresos totales (millones de pesos)	30,097	21,352	51,542	(41.6%)
UAFIDAR (millones de pesos)*	5,139	(4,930)	10,266	(49.9%)
Margen UAFIDAR (porcentaje de ingresos)*	17.1%	(23.1%)	19.9%	(2.8) p.p.
Utilidad de operación (millones de pesos)*	(4,328)	(28,819)	1,027	(521.5%)
Margen de operación (porcentaje de ingresos)**	-14.4%	(135.0%)	2.0%	(16.4) p.p.
Utilidad neta (millones de pesos)	(9,235)	(32,812)	(2,313)	299.3%
Margen neto (porcentaje de ingresos)	(30.7%)	(153.7%)	(4.5%)	(26.20) p.p.
Utilidad por acción (pesos)	(13.54)	(48.09)	(3.40)	298.2%
Principales indicadores Operativos				
ASKs totales (millones)	24,540	18,956	38,507	(36.3) %
RPKs totales (millones)	17,991	12,208	32,157	(44.1) %
Factor de ocupación itinerario (%)	75.3%	70.9%	83.5%	(9.8) %
Pasajeros (miles)	11,682	6,572	15,578	(25.0) %
Puntualidad de salidas dentro de 15 min (%)	83.2%	89.5%	83.5%	(0.4) p.p.
Litros de combustible (miles)	802,163	619,232	1,282,814	(37.5) %
Yield (pesos)***	1.349	1.312	1.377	(2.0) %
Ingreso total / ASK (pesos)	1.226	1.126	1.339	(8.4) %
Ingreso pasaje/ ASK (pesos)	1.009	0.922	1.129	(10.7) %
Costo total / ASK (pesos)	1.418	2.655	1.327	6.9 %
Costo total / ASK (USD)	0.071	0.122	0.069	3.0 %
Costo total / ASK excluyendo combustible (pesos)	1.071	2.358	0.943	13.6 %
Costo total/ASK excluyendo combustible (USD)	0.053	0.108	0.049	8.2 %

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.



## Entorno de Mercado

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

- **COVID-19:** A pesar del entorno complejo, el mercado ha mostrado signos de recuperación. Durante el tercer trimestre, la capacidad total, medida en ASKs, aumentó en 24.8% en comparación con el segundo trimestre de 2021, impulsada por la recuperación de 35.4% en la capacidad asignada al mercado internacional y de 11.6% al mercado doméstico. Los ASKs totales disminuyeron 26.9% respecto al mismo período del 2019.
- **Depreciación de la paridad cambiaria.** En comparación con el tercer trimestre de 2019, la paridad del peso frente al dólar estadounidense se depreció 3.0%, al pasar de un tipo de cambio promedio de \$19.39 pesos por dólar en el tercer trimestre de 2019 a un promedio de \$19.98 pesos por dólar en el tercer trimestre de 2021. El tipo de cambio de cierre del trimestre registró una depreciación frente al dólar de 4.2% con relación al cierre del tercer trimestre de 2019, al pasar de \$19.73 pesos por dólar al cierre del tercer trimestre del 2019 a \$20.56 pesos al cierre del tercer trimestre de 2021.
- **Precio del combustible:** En comparación con el tercer trimestre de 2019, el costo promedio del combustible por litro en pesos aumentó 0.8% de \$11.30 pesos por litro a \$11.38 pesos por litro y aumentó 7.5% comparado con el segundo trimestre de 2021.
- **Inflación:** La inflación anualizada a septiembre de 2021 fue 6.00%<sup>1</sup>, un incremento de 3pp comparada con la inflación de 2019 y un incremento de 0.12pp comparada con el segundo trimestre de 2021.
- **Desempeño de la actividad económica.** La economía mexicana está mostrando señales modestas de recuperación en comparación con trimestres anteriores. En términos anuales, el Indicador Global de Actividad Económica registró un incremento real de 1.97%<sup>2</sup> en julio 2021 en comparación con enero 2021.

## Ingresos

Los ingresos totales de la Compañía se ubicaron en \$13,234 millones de pesos en el tercer trimestre de 2021, cifra que representó un incremento de 32.2% en comparación con el segundo 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 20.2% mientras que el segmento internacional aumentó en 58.4% en comparación con el segundo trimestre de 2021. Los ingresos presentaron una disminución de 27.9% 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 24.8% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y disminuyó 26.9% en comparación con el tercer trimestre de 2019. En el segmento nacional se observó un incremento del 11.6% mientras que el segmento internacional registró un aumento de 35.4% en comparación con el segundo 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 13.2 p.p. respecto al tercer trimestre de 2019, ya que Aeroméxico adaptó su despliegue de capacidad a la composición actual de la demanda.

Durante el tercer trimestre, el ingreso pasaje total se ubicó en \$11,887 millones de pesos, cifra que representó un incremento en 38.3% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y disminuyó 31.0% en comparación con el tercer trimestre de 2019. En el período, Grupo Aeroméxico transportó 4 millones 556 mil pasajeros, un incremento de 14.8% de pasajeros en comparación con el segundo trimestre 2021 y una reducción de 13.8% respecto al tercer trimestre de 2019. Los pasajeros en rutas



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

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

domésticas se incrementaron en 6.8% en comparación con el segundo trimestre 2021 y mantuvieron el mismo nivel del tercer trimestre de 2019, mientras que los pasajeros en rutas internacionales se incrementaron en 41.0% respecto al trimestre anterior y disminuyeron 35.9% en comparación con 2019. Los ingresos pasaje internacionales representaron el 46.7% del total de los ingresos pasaje mientras que los ingresos pasaje nacionales representaron el 53.3% restante.

Durante el tercer trimestre, la estrategia de productos de Aeroméxico, la cual combina un enfoque en la venta de productos de tarifas premium y productos complementarios, mostró resultados positivos. Aeroméxico ejecutó varias iniciativas que incluyen políticas de equipaje y flexibilidad, diseñadas para monetizar determinados atributos de productos y promover ventas adicionales. Estas iniciativas contribuyeron a un aumento del 43.5% en los ingresos complementarios en comparación con el segundo trimestre de 2021.

Los ingresos por carga del tercer trimestre se ubicaron en \$1,197 millones de pesos, lo que representa un incremento de 20.2% respecto al tercer trimestre del año 2019, a pesar de la disminución en capacidad de 26.9%. Lo anterior refleja la fortaleza de las operaciones cargueras.

## Gastos de Operación

Los gastos de operación en el tercer trimestre de 2021, incluyendo renta de equipo y depreciación, sumaron \$12,904 millones de pesos, lo que representó una disminución de 24.4% respecto a lo registrado en el mismo periodo de 2019. Lo anterior como resultado de nuestras políticas de reducción de costos y la reducción de capacidad derivada de la contingencia por COVID-19.

La compañía registró gastos de reestructura por \$602 millones de pesos en sus resultados del trimestre, los cuales principalmente incluyeron gastos asociados a honorarios pagados a asesores por el proceso de Capítulo 11. Por otro lado, se registraron beneficios por \$1,089 millones de pesos derivados de la cancelación del pasivo de arrendamiento de aviones, el cual fue sustituido por los acuerdos de Pago por Hora con los arrendadores de equipo de vuelo. Asimismo, se registró un efecto no-recurrente por incorporación de flota, neto del deterioro reconocido anteriormente, mismo que fue aplicado a ciertos anticipos al fabricante por \$54 millones de pesos.

El CASK se ubicó en \$1.351 pesos, lo que representó una disminución de 7.9% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y un incremento equivalente a 4.0%, en comparación con el tercer trimestre de 2019. El CASK en dólares fue \$0.068 dólares, lo que representa una disminución de 6.8% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y un incremento equivalente a 1.5% respecto al mismo periodo de 2019, a pesar de la reducción en capacidad de 26.9%. El CASK excluyendo combustible en pesos se ubicó en \$0.984 pesos, lo que representó una disminución de 11.5% en comparación con el segundo trimestre de 2021 y un incremento de 6.8% respecto al tercer trimestre de 2019. El CASK excluyendo combustible en dólares fue \$0.049 dólares, lo que representó una disminución de 10.9% contra el trimestre anterior y un incremento de 3.1% comparado con el tercer trimestre de 2019.

El CASK excluyendo los gastos de reestructura y partidas extraordinarias se ubicó en \$1.283 pesos, lo que representó una disminución de 7.6% en comparación con el trimestre anterior y una disminución equivalente a 1.3% comparado con 2019. Estos resultados reflejan las eficiencias alcanzadas por la Compañía con la ejecución exitosa de iniciativas destinadas a reducir su costo estructural, a pesar de la reducción en capacidad de 26.9%.

El gasto total de combustible se ubicó en \$3,546 millones de pesos, cifra que representó un incremento de 29.2% comparado con el segundo trimestre de 2021. Lo anterior como consecuencia del incremento en consumo de combustible de 20.2% y el incremento de 7.5% en el precio por litro en pesos. En comparación con el mismo periodo del año 2019, el gasto total de combustible disminuyó en 29.1%, derivado de la reducción en el consumo de combustible en 29.6%.

El gasto de fuerza de trabajo disminuyó 26.9% respecto al tercer 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 tercer trimestre de 2021, los gastos de mantenimiento disminuyeron en 35.4% comparados con 2019 debido a la reducción de operaciones. Por su parte, el rubro de servicios de tráfico y escala disminuyó 24.5% respecto al tercer trimestre de 2019, principalmente como resultado de la reducción en capacidad.





Los costos de distribución disminuyeron en 27.9% respecto al tercer trimestre de 2019. Esta reducción se explica principalmente por la reducción de operaciones. Los gastos de administración y sistemas informáticos disminuyeron 14.2% con relación al tercer 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 \$91.4 millones de pesos durante el tercer trimestre de 2021, una disminución de \$55.4 millones de pesos respecto al mismo período del año 2019, derivado principalmente por las utilidades de PLM en 2019.

El gasto en rentas, depreciación y amortización del tercer trimestre de 2021 totalizó \$3,319 millones de pesos, \$247 millones de pesos superior al gasto registrado en este concepto en el tercer trimestre de 2019. El incremento se genera principalmente por el efecto de los acuerdos de pago por hora, dado que los gastos por depreciación se ajustarán una vez que las negociaciones de los nuevos contratos de arrendamiento estén concluidas formalmente.

## UAFIDAR

La UAFIDAR<sup>3</sup> se ubicó en \$3,648 millones de pesos durante el tercer trimestre de 2021, una mejora de \$1,759 millones de pesos en comparación con la UAFIDAR de \$1,889 millones de pesos reportada durante el segundo trimestre de 2021.

## Utilidad de Operación

En el tercer trimestre del año la utilidad de operación se ubicó en \$330 millones de pesos. Este resultado representa el primer trimestre con utilidad de operación desde que inició la pandemia global. En comparación con el segundo trimestre de 2021, el resultado de operación mejora en \$1,543 millones de pesos. Este importante logro, en el marco del proceso de reestructura de la Compañía, refleja los efectos positivos de la reestructura financiera, así como la recuperación en la demanda.

## Utilidad Neta

Durante el tercer trimestre de 2021 se reportó una pérdida neta de \$2,244 millones de pesos, una mejora de \$556 millones de pesos en comparación con el segundo trimestre de 2021.

La compañía registró \$152 millones de pesos en pérdidas 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 30 de septiembre de 2021 se ubicó en \$19,118 millones de pesos, equivalente a \$930 millones de dólares. Excluyendo efectivo restringido, la caja se ubicó en \$17,945 millones de pesos, equivalente a \$873 millones de dólares, lo que representa un incremento de \$273 millones comparado con el trimestre anterior. Durante el trimestre, el flujo neto de efectivo de actividades de operación fue positivo en \$1,215 millones de pesos.

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

Descripción	3T21	Acumulado 2021
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo excluyendo efectivo restringido	17,672	7,420
Efectivo restringido al inicio del periodo	1,497	819
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	19,170	8,239
Flujo neto de efectivo de actividades de operación	1,215	(357)
Flujo neto de efectivo de actividades de inversión	(942)	(2,252)
Flujo neto de efectivo de actividades de financiamiento	(188)	13,625
Incremento (Disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	85	11,015
Efectos por cambio en el valor de efectivo y equivalentes de efectivo	(137)	(137)
Incremento /(Disminución) neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(52)	10,879
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	19,118	19,118
Efectivo restringido al final del periodo	1,173	1,173
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo excluyendo efectivo restringido	17,945	17,945

El capital contable mayoritario fue un déficit por \$42,962 millones de pesos al cierre del tercer trimestre de 2021.

Al 30 de septiembre de 2021 Grupo Aeroméxico contaba con 682,119,793 acciones en circulación.



## Flota

Durante el trimestre, Grupo Aeroméxico recibió dos Boeing 737-800, y dos 737-9 Max. La flota operativa de Grupo Aeroméxico totalizó 122 aviones al cierre del tercer trimestre de 2021.

Al 30 de septiembre, la edad promedio de la flota operativa de Grupo Aeroméxico fue de 9.7 años.

### Flota Operativa

Fleet	3T19	3T20	2T21	3T21
<b>B-787</b>	18	19	18	18
<b>B-737-700</b>	11	5	5	5
<b>B-737-800</b>	36	30	34	36
<b>B-737 MAX 8</b>	-	-	10	10
<b>B-737 MAX 9</b>	-	-	4	6
<b>Aeromexico</b>	<b>65</b>	<b>54</b>	<b>71</b>	<b>75</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>121</b>	<b>101</b>	<b>118</b>	<b>122</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>



# RESULTADOS DEL 3T21



## Estado Consolidado de Utilidad Integral

Cifras en millones de pesos	Tres Meses Terminados el 30 de septiembre							
	2021	%	2020	%	VAR	2019	%	VAR
<b>Total Ingresos</b>	<b>13,234</b>	<b>100.0%</b>	<b>4,670</b>	<b>100.0%</b>	<b>183.4%</b>	<b>18,347</b>	<b>100.0%</b>	<b>(27.9%)</b>
Pasajes Nacionales por Tarifa	5,172	39.1%	1,837	39.3%	181.5%	6,033	32.9%	(14.3%)
Pasaje Internacionales por Tarifa	5,906	44.6%	1,396	29.9%	323.2%	9,790	53.4%	(39.7%)
Ingresos Complementarios	809	6.1%	319	6.8%	153.8%	1,394	7.6%	(41.9%)
<b>Total Ingreso Pasaje</b>	<b>11,887</b>	<b>89.8%</b>	<b>3,552</b>	<b>76.1%</b>	<b>234.7%</b>	<b>17,217</b>	<b>93.8%</b>	<b>(31.0%)</b>
Ingresos por Carga	1,197	9.0%	851	18.2%	40.7%	997	5.4%	20.2%
Ingresos por Charter	0	0.0%	43	0.9%	(100.0%)	0	0.0%	NA
Otros Ingresos	149	1.1%	224	4.8%	(33.3%)	133	1.0%	12.1%
<b>Gastos de Operación</b>	<b>8,854</b>	<b>66.9%</b>	<b>5,363</b>	<b>114.8%</b>	<b>65.1%</b>	<b>12,429</b>	<b>67.7%</b>	<b>(28.8%)</b>
Fuerza de Trabajo	2,529	19.1%	2,261	48.4%	11.9%	3,458	18.8%	(26.9%)
Combustible	3,546	26.8%	1,268	27.2%	179.6%	5,003	27.3%	(29.1%)
Mantenimiento	824	6.2%	830	17.8%	(0.8%)	1,274	6.9%	(35.4%)
Servicios de Tráfico y Escala	1,672	12.6%	918	19.6%	82.2%	2,214	12.1%	(24.5%)
Servicio a Pasajeros	283	2.1%	86	1.8%	229.0%	480	2.6%	(41.0%)
<b>Venta y Administración General</b>	<b>1,328</b>	<b>10.0%</b>	<b>869</b>	<b>18.6%</b>	<b>52.8%</b>	<b>1,706</b>	<b>9.3%</b>	<b>(22.1%)</b>
Participación en (utilidades) / pérdida en asociadas y negocios conjuntos	(91)	(0.7%)	(138)	(3.0%)	NA	(147)	(0.8%)	(37.7%)
Otros (ingresos) y gastos neto	(72)	(0.5%)	(18)	(0.4%)	302.2%	1	0.0%	NA
Reestructura	(433)	(3.3%)	(1,024)	-21.9%	NA	0	0.0%	NA
<b>Total Gastos de Operación</b>	<b>9,586</b>	<b>72.4%</b>	<b>5,051</b>	<b>108.2%</b>	<b>89.8%</b>	<b>13,989</b>	<b>76.2%</b>	<b>(31.5%)</b>
<b>UAFIDAR</b>	<b>3,648</b>	<b>NA</b>	<b>(381)</b>	<b>(8.2%)</b>	<b>(1,058.0%)</b>	<b>4,358</b>	<b>23.8%</b>	<b>NA</b>
Rentas, Depreciación y Amortización	3,319	NA	3,837	82.2%	(13.5%)	3,072	23.2%	NA
Deterioro	0	NA	(604)	-12.9%	NA	0	0.0%	NA
<b>Total gastos</b>	<b>12,904</b>	<b>NA</b>	<b>8,284</b>	<b>177.4%</b>	<b>55.8%</b>	<b>17,061</b>	<b>93.0%</b>	<b>(24.4%)</b>
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>330</b>	<b>NA</b>	<b>(3,614)</b>	<b>(77.4%)</b>	<b>(109.1%)</b>	<b>1,286</b>	<b>7.0%</b>	<b>NA</b>
(Ingresos) y Gastos Financieros	2,806	21.2%	963	20.6%	191.5%	1,546	8.4%	81.5%
Diferencias Cambiarias, neto	152	1.1%	146	3.1%	NA	62	0.3%	NA
Costo Financiero Neto	2,958	22.3%	1,108	23.7%	166.9%	1,608	8.8%	84.0%
<b>Utilidad (Pérdida) antes de Impuestos a la Utilidad</b>	<b>(2,628)</b>	<b>NA</b>	<b>(4,722)</b>	<b>(101.1%)</b>	<b>NA</b>	<b>(322)</b>	<b>(1.8%)</b>	<b>NA</b>
Impuesto a la Utilidad	(384)	(2.9%)	(1,840)	(39.4%)	NA	(387)	(2.1%)	NA
<b>Utilidad Neta</b>	<b>(2,244)</b>	<b>NA</b>	<b>(2,882)</b>	<b>(61.7%)</b>	<b>NA</b>	<b>65</b>	<b>0.4%</b>	<b>NA</b>



# RESULTADOS DEL 3T21



## Estado Consolidado de Utilidad Integral

Cifras en millones de pesos	Nueve meses terminados el 30 de septiembre							
	2021	%	2020	%	VAR	2019	%	VAR
<b>Total Ingresos</b>	<b>30,097</b>	<b>100.0%</b>	<b>21,352</b>	<b>100.0%</b>	<b>41.0%</b>	<b>51,542</b>	<b>100.0%</b>	<b>(41.6%)</b>
Pasajes Nacionales por Tarifa	12,134	40.3%	6,916	32.4%	75.5%	16,983	32.9%	(28.6%)
Pasaje Internacionales por Tarifa	11,955	39.7%	8,895	41.7%	34.4%	26,497	51.4%	(54.9%)
Ingresos Complementarios	1,904	6.3%	1,483	6.9%	28.4%	3,959	7.7%	(51.9%)
<b>Total Ingreso Pasaje</b>	<b>25,993</b>	<b>86.4%</b>	<b>17,293</b>	<b>81.0%</b>	<b>50.3%</b>	<b>47,439</b>	<b>92.0%</b>	<b>(45.2%)</b>
Ingresos por Carga	3,586	11.9%	3,303	15.5%	8.6%	3,146	6.1%	14.0%
Ingresos por Charter	7	0.0%	115	0.5%	(94.0%)	3	0.0%	137.9%
Otros Ingresos	511	1.7%	642	3.0%	(20.4%)	955	3.2%	(46.5%)
<b>Gastos de Operación</b>	<b>23,411</b>	<b>77.8%</b>	<b>20,985</b>	<b>98.3%</b>	<b>11.6%</b>	<b>36,744</b>	<b>71.3%</b>	<b>-36.3%</b>
Fuerza de Trabajo	7,467	24.8%	8,002	37.5%	(6.7%)	10,342	20.1%	(27.8%)
Combustible	8,537	28.4%	5,647	26.4%	51.2%	14,781	28.7%	(42.2%)
Mantenimiento	2,414	8.0%	3,046	14.3%	(20.7%)	3,649	7.1%	(33.8%)
Servicios de Tráfico y Escala	4,361	14.5%	3,667	17.2%	18.9%	6,582	12.8%	(33.7%)
Servicio a Pasajeros	632	2.1%	624	2.9%	1.3%	1,389	2.7%	(54.5%)
<b>Venta y Administración General</b>	<b>3,431</b>	<b>11.4%</b>	<b>3,318</b>	<b>15.5%</b>	<b>3.4%</b>	<b>5,099</b>	<b>9.9%</b>	<b>(32.7%)</b>
Participación en (utilidades) / pérdida en asociadas y negocios conjuntos	(278)	(0.9%)	(129)	(0.6%)	NA	(567)	(1.1%)	(51.0%)
Reestructura	(1,606)	(5.3%)	2,109	9.9%	NA	0	0.0%	NA
<b>Total Gastos de Operación</b>	<b>24,958</b>	<b>82.9%</b>	<b>26,283</b>	<b>123.1%</b>	<b>(5.0%)</b>	<b>41,276</b>	<b>80.1%</b>	<b>(39.5%)</b>
<b>UAFIDAR</b>	<b>5,139</b>	<b>17.1%</b>	<b>(4,930)</b>	<b>(23.1%)</b>	<b>(204.2%)</b>	<b>10,266</b>	<b>19.9%</b>	<b>(49.9%)</b>
Rentas, Depreciación y Amortización	9,467	NA	10,992	51.5%	(13.9%)	9,240	30.7%	NA
Deterioro de Propiedades y Equipo	0	NA	12,896	0.0%	(100.0%)	0	0.0%	NA
<b>Total gastos</b>	<b>34,425</b>	<b>NA</b>	<b>50,171</b>	<b>235.0%</b>	<b>(31.4%)</b>	<b>50,516</b>	<b>98.0%</b>	<b>NA</b>
<b>Utilidad de Operación</b>	<b>(4,328)</b>	<b>NA</b>	<b>(28,819)</b>	<b>(135.0%)</b>	<b>(85.0%)</b>	<b>1,027</b>	<b>2.0%</b>	<b>NA</b>
(Ingresos) y Gastos Financieros	6,431	21.4%	5,978	28.0%	7.6%	4,402	8.5%	46.1%
Diferencias Cambiarias, neto	270	0.9%	(188)	(0.9%)	NA	203	0.4%	NA
Costo Financiero Neto	6,701	22.3%	5,790	27.1%	15.7%	4,605	8.9%	45.5%
<b>Utilidad (Pérdida) antes de Impuestos a la Utilidad</b>	<b>(11,029)</b>	<b>NA</b>	<b>(34,609)</b>	<b>(162.1%)</b>	<b>(68.1%)</b>	<b>(3,579)</b>	<b>(6.9%)</b>	<b>NA</b>
Impuesto a la Utilidad	(1,794)	(6.0%)	(1,797)	(8.4%)	NA	(1,266)	(2.5%)	41.7%
<b>Utilidad Neta</b>	<b>(9,235)</b>	<b>NA</b>	<b>(32,812)</b>	<b>(153.7%)</b>	<b>(71.9%)</b>	<b>(2,313)</b>	<b>(4.5%)</b>	<b>NA</b>



## Estado de Posición Financiera

DESCRIPCIÓN	Al 30 de septiembre	Al 31 de diciembre	Var 2021 vs 2020	
	2021	2020	\$	%
<b>Activo</b>				
Efectivo e Inversiones Temporales	17,944	7,382	10,562	143.1
Efectivo Restringido	1,173	819	354	43.2
Activos Financieros Inversiones Corto Plazo		38	(38)	NA
Instrumentos Financieros Derivados				
Cuentas por Cobrar	4,307	3,656	651	17.8
Partes Relacionadas	22	113	(91)	(80.5)
Pagos Anticipados	794	374	420	112.3
Inventarios	1,464	1,360	104	7.6
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>25,704</b>	<b>13,742</b>	<b>11,962</b>	<b>87.0</b>
Activo Fijo y Derechos de Uso, Neto	58,733	55,252	3,481	6.3
Otros	11,277	11,390	(113)	(1.0)
<b>Total Activo</b>	<b>95,714</b>	<b>80,384</b>	<b>15,330</b>	<b>19.1</b>
<b>Pasivo</b>				
<b>Corto Plazo</b>				
Financieros	76,461	63,555	12,906	20.3
Otros	40,320	33,866	6,454	19.1
<b>Total Corto Plazo</b>	<b>116,781</b>	<b>97,421</b>	<b>19,360</b>	<b>19.9</b>
<b>Largo Plazo</b>				
Financieros	16,558	9,351	7,207	77.1
Otros	5,337	6,564	(1,227)	(18.7)
<b>Total Largo Plazo</b>	<b>21,895</b>	<b>15,915</b>	<b>5,980</b>	<b>37.6</b>
<b>Total Pasivo</b>	<b>138,676</b>	<b>113,336</b>	<b>25,340</b>	<b>22.4</b>
Capital Contable	(42,962)	(32,952)	(10,010)	30.4
<b>Total Pasivo y Capital</b>	<b>95,714</b>	<b>80,384</b>	<b>15,330</b>	<b>19.1</b>

