

# Comentarios y Análisis

## + de la Administración

### Resultados de operación

La siguiente discusión de nuestra condición financiera y resultados de operaciones debe ser leída junto con los Estados Financieros Consolidados y las notas incluidas en este Informe Anual. Esta sección contiene afirmaciones a futuro que reflejan nuestros planes, estimaciones y predicciones. Nuestros resultados reales pueden diferir materialmente de los presentados en este documento. Los factores que podrían causar o contribuir a estas diferencias incluyen los mencionados en este informe, particularmente en la sección Factores de Riesgo.

### Descripción de Nuestros Principales Rubros

#### Ingresos Operativos

*Ingresos por pasajeros.* Nuestros ingresos operativos derivan principalmente de la transportación de pasajeros en nuestras aeronaves. En 2017, aproximadamente el 72% del total de nuestros ingresos operativos derivó de las tarifas cobradas a nuestros pasajeros. Los ingresos por pasajero se basan en nuestra capacidad, factor de ocupación y en la Tarifa promedio por pasajero reservado. Nuestra capacidad se mide en términos de ASMs que representa el número de asientos que ponemos a disposición en nuestras aeronaves multiplicados por el número de millas voladas por esos asientos. El factor de ocupación o el porcentaje de nuestra capacidad utilizado por nuestros clientes se calcula dividiendo RPMs entre ASMs. La Tarifa promedio por pasajero reservado representa el ingreso operativo total de los pasajeros, dividido entre los pasajeros reservados.

*Otros ingresos por servicios.* En 2017, aproximadamente el 28% del total de ingresos operativos derivó de otros ingresos por servicios. Los otros ingresos por servicios incluyen ingresos generados de: i) servicios de transporte aéreo, ii) ingresos no

relacionados con el servicio de transporte aéreo y iii) servicios de carga. Los servicios de transporte aéreo incluyen, pero no se limitan a, exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambio de itinerario, fletamentos y cargos de pasajeros que no se presenten. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio es prestado.

Los ingresos no relacionados con los servicios de transportación aérea incluyen comisiones cobradas a terceros por la venta de habitaciones de hotel, seguros de viaje y renta de autos. Estos son reconocidos como ingreso en la fecha en la que el servicio se provee. Adicionalmente, los servicios no relacionados directamente con la transportación incluyen la venta de las membresías Club Volaris ("VClub") y la venta de espacios publicitarios a terceros. El ingreso por las membresías Club Volaris es reconocido como ingreso durante la vida de la membresía, mientras que el ingreso por la venta de espacios publicitarios es reconocido durante el período en el cual el espacio es proveído.

Los ingresos por servicios de carga son reconocidos cuando el servicio ha sido prestado (a la entrega de la carga en su destino).

La siguiente tabla muestra cada uno de los elementos del estado consolidado de resultados para cada uno de los periodos señalados como un porcentaje de nuestro total de ingresos operativos para dicho periodo:

|                                               | 2015 | 2016 | 2017 |
|-----------------------------------------------|------|------|------|
| <b>Ingresos operativos</b>                    |      |      |      |
| Pasajeros                                     | 78%  | 76%  | 72%  |
| Otros ingresos por servicios                  | 22%  | 24%  | 28%  |
| <b>Total de ingresos operativos</b>           | 100% | 100% | 100% |
| Otros ingresos operativos                     | (1%) | (2%) | 0%   |
| Combustible                                   | 26%  | 24%  | 29%  |
| Renta de equipo de vuelo                      | 19%  | 24%  | 24%  |
| Gastos de navegación, aterrizaje y despegue   | 14%  | 14%  | 16%  |
| Sueldos y beneficios                          | 10%  | 10%  | 11%  |
| Gastos de venta, mercadotecnia y distribución | 6%   | 6%   | 7%   |
| Gastos de mantenimiento                       | 5%   | 6%   | 6%   |
| Otros gastos operativos                       | 4%   | 4%   | 4%   |
| Depreciación y amortización                   | 3%   | 2%   | 2%   |
| <b>Total de gastos operativos, neto</b>       | 86%  | 88%  | 100% |
| <b>Utilidad de operación</b>                  | 14%  | 12%  | 0%   |

|                                                     | 2015 | 2016 | 2017 |
|-----------------------------------------------------|------|------|------|
| Ingresos financieros                                | 0%   | 0%   | 0%   |
| Costos financieros                                  | 0%   | 0%   | 0%   |
| Utilidad (pérdida) cambiaria, neta                  | 5%   | 9%   | (3%) |
| Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad | 19%  | 21%  | (3%) |
| Impuestos a la utilidad                             | (6%) | (6%) | 1%   |
| <b>Utilidad (pérdida) neta</b>                      | 14%  | 15%  | (2%) |

Los ingresos provenientes de nuestras operaciones internacionales representaron el 30.8%, 33.1% y 30.3% del total de nuestros ingresos en 2015, 2016 y 2017 respectivamente, y los ingresos provenientes de nuestras operaciones nacionales representaron el 69.2%, el 66.9% y 69.7% del total de nuestros ingresos en 2015, 2016 y 2017, respectivamente.

*Reconocimiento de ingresos.* Los ingresos por servicios de transporte aéreo de pasajeros y por comisiones derivados de servicio del transporte terrestre se reconocen cuando se presta el servicio o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha itinerada del viaje. Las ventas de boletos por vuelos a realizar son inicialmente reconocidas en el pasivo bajo el rubro de ventas de transportación no volada; en el momento en que se proporciona el servicio de transportación correspondiente o expira el boleto, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo es reducida. Todos los boletos de Volaris no son reembolsables y están sujetos a cambios previo pago de un cargo. No operamos un programa de viajero frecuente.

Los otros ingresos por servicios incluyen ingresos generados de: i) servicios de transporte aéreo, ii) ingresos no relacionados con el servicio de transporte aéreo y iii) servicios de carga. Los servicios de transporte aéreo incluyen, pero no se limitan a, exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambios de itinerario y cargos por pasajeros no presentados. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio es proveído.

Los ingresos no relacionados con los servicios de transportación aérea incluyen comisiones cargadas a terceros por la venta de habitaciones de hotel, seguros de viaje y renta de autos. Estos son reconocidos como ingreso en la fecha en la que el servicio se provee. Adicionalmente, los servicios no relacionados directamente con la transportación incluyen la venta de las membresías Club Volaris ("VClub") y la venta de espacios publicitarios a terceros. El ingreso por las membresías Club Volaris es reconocido como ingreso durante la vida de la membresía, mientras que el ingreso

por la venta de espacios publicitarios es reconocido durante el período en el cual el espacio es proveído.

Los ingresos por servicios de cargo son reconocidos cuando el servicio de transportación ha sido prestado (a la entrega de la carga en el destino).

Adicionalmente, estamos obligados a cobrar ciertos impuestos y comisiones a los pasajeros en nombre de las entidades gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son remitidos a dichas entidades gubernamentales o a los aeropuertos correspondientes en forma periódica. Estos impuestos y comisiones incluyen el Impuesto al Valor Agregado, impuestos al transporte público federal, cargos federales por revisión de seguridad, cargos por el uso de instalaciones del pasajero en el aeropuerto, impuestos sobre llegadas y salidas internacionales. Estos conceptos son cobrados a los pasajeros al momento de comprar sus boletos, pero no se reconocen como parte de ingresos por ventas. Registramos un pasivo al momento del cobro al pasajero y se cancela el pasivo cuando los pagos se remiten a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

#### **Gastos operativos, neto**

Nuestros gastos operativos se desglosan en cada uno de los siguientes rubros:

*Otros ingresos operativos.* Otros ingresos operativos incluyen principalmente las ganancias de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de nuestras aeronaves y motores.

*Combustible.* El combustible para las aeronaves es nuestro mayor gasto operativo. Este costo incluye el costo del combustible, los impuestos respectivos, cargos por abastecimiento y los cargos de flete. Adicionalmente, incluye las pérdidas y ganancias relacionadas con los instrumentos financieros derivados utilizados para fines de cobertura sobre el precio del combustible.

*Renta de equipo de vuelo.* Al 31 de diciembre de 2017, el gasto de la renta de equipo de vuelo consiste en las rentas mensuales de nuestras 71 aeronaves y ocho motores de repuesto conforme a los términos de los arrendamientos respectivos. El gasto de renta de equipo de vuelo también incluye las pérdidas y ganancias relacionadas con los contratos swap de tasa de interés y contratos a futuro en moneda extranjera que califican dentro de los términos contables como instrumento con fines de cobertura. Adicionalmente, si determinamos que es probable no recuperar parcial o totalmente los depósitos de mantenimiento que pagamos al arrendador como depósitos de mantenimiento, registramos dichas cantidades como rentas adicionales (suplementarias o contingentes) del momento en que hacemos la determinación del

plazo remanente del arrendamiento. La renta de equipo de vuelo también incluye el costo estimado de retorno de nuestra flota, que en ningún caso tiene relación a los mantenimientos mayores programados. El costo del retorno se reconoce con base en una línea recta como un componente de la renta suplementaria.

*Sueldos y beneficios.* Los gastos de sueldos y beneficios incluyen los sueldos, compensaciones por hora, la cobertura de gastos médicos para los empleados y la compensación variable que es proporcionada a los empleados por sus servicios, así como los gastos relacionados con los planes de prestaciones a empleados y los correspondientes impuestos.

*Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.* Los gastos de navegación, aterrizaje y despegue incluyen las tarifas de los aeropuertos, cargos por servicios de tierra y otras rentas, los cuales consisten en gastos fijos y variables, tales como los cargos cobrados por los aeropuertos para el uso o arrendamiento de las instalaciones, así como costos asociados con servicios en tierra que contratamos con terceros en ciertos aeropuertos. Este gasto también incluye los cargos por ruta, relacionados con los costos por utilizar el espacio aéreo del territorio de un país y cobrados con base en la distancia que se vuela en dicho espacio aéreo.

*Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.* Los gastos de venta, mercadotecnia y distribución consisten en gastos de publicidad y promoción directamente relacionados con nuestros servicios, incluyendo el costo soporte de nuestro sitio web, los gastos de nuestro centro de atención telefónica, comisiones pagadas a las agencias de viaje y comisiones generadas por la utilización de las tarjetas de crédito por la venta de boletos y otros productos y servicios.

*Gastos de mantenimiento.* Los gastos de mantenimiento incluyen todas las partes, materiales, reparaciones y honorarios generados por las reparaciones realizadas por terceros para el mantenimiento de nuestra flota. Estos gastos excluyen los costos laborales de nuestros propios mecánicos, el cual es incluido bajo el rubro de salarios y beneficios; e incluyen los gastos ordinarios y rutinarios de mantenimiento. Los gastos de mantenimiento mayor son capitalizados y posteriormente amortizados como se describe más adelante en la sección “Depreciación y Amortización”.

*Otros gastos operativos.* Otros gastos operativos incluyen (i) soporte administrativo como gastos de viaje, artículos de papelería, capacitación administrativa, renta mensual de nuestras oficinas principales, honorarios profesionales y todos los otros gastos administrativos y operacionales; (ii) primas y gastos relacionados con las pólizas de seguro de las aeronaves (cascos y responsabilidad civil); (iii) costos de soporte tecnológico, sistemas de comunicación, teléfonos celulares y líneas telefó-

nicas internas y operativas; (iv) servicios de tierra proporcionados por terceros y el costo de botanas y bebidas que se sirven a bordo de nuestros vuelos a nuestros pasajeros, y (v) pago de renta de nuestra bodega de mantenimiento y hangar.

*Depreciación y amortización.* Los gastos de depreciación y amortización incluyen la depreciación de todas las refacciones rotables, mobiliario y equipo, así como las mejoras realizadas a la misma. Así mismo, incluye la amortización de los gastos de mantenimiento mayor que registramos conforme al método contable de diferimiento que son amortizados durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor o la vigencia restante del arrendamiento contractual respecto de la aeronave de que se trate. Estos eventos de mantenimiento mayor se realizan con base en la edad y utilización de nuestra flota.

Una medida común de los costos unitarios en la industria de las aerolíneas es el CASM. La siguiente tabla desglosa el CASM por los periodos señalados en la misma:

|                                               | Al 31 de diciembre de |              |              |                                       |
|-----------------------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------------------|
|                                               | 2015                  | 2016         | 2017         | 2017                                  |
|                                               | (En centavos de Peso) |              |              | (En centavos de Dólar) <sup>(1)</sup> |
| Otros ingresos operativos                     | (1.4)                 | (3.0)        | (0.5)        | 0.0                                   |
| Combustible                                   | 33.6                  | 34.4         | 38.5         | 1.9                                   |
| Renta de equipo de vuelo                      | 25.1                  | 33.5         | 32.2         | 1.6                                   |
| Gastos de navegación, aterrizaje y despegue   | 18.5                  | 19.6         | 21.2         | 1.1                                   |
| Sueldos y beneficios                          | 13.5                  | 14.5         | 15.0         | 0.8                                   |
| Gastos de venta, mercadotecnia y distribución | 7.7                   | 8.5          | 9.0          | 0.5                                   |
| Gastos de mantenimiento                       | 6.2                   | 8.0          | 7.6          | 0.4                                   |
| Otros gastos operativos                       | 5.0                   | 5.7          | 5.7          | 0.3                                   |
| Depreciación y amortización                   | 3.3                   | 3.2          | 2.9          | 0.1                                   |
| <b>Total de gastos operativos, neto</b>       | <b>111.5</b>          | <b>124.4</b> | <b>131.6</b> | <b>6.7</b>                            |

<sup>(1)</sup> Las cantidades en pesos fueron convertidas a dólares solo para conveniencia del lector a una tasa de Ps.19.7354 por EUA\$1.00 de acuerdo al tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en dólares pagaderas en México al día 31 de diciembre de 2017. Dichas conversiones no deberán considerarse como declaraciones que las cantidades en pesos en realidad representan dichas cantidades en dólares o que pueden convertirse a dólares al tipo de cambio indicado o a cualquier otro tipo de cambio.

## Tendencias y factores inciertos relacionados con nuestro negocio.

Creemos que nuestro desempeño operacional y de negocios se debe a diversos factores que afectan a las aerolíneas y a sus mercados, tendencias que afectan la industria del transporte aéreo y los mercados particulares, así como a la base de pasajeros a la cual servimos. Los siguientes factores clave pueden afectar nuestro desempeño en el futuro.

*Condiciones Económicas en México.* Se espera que el PIB de México tenga un crecimiento de entre el 2% y el 3% anual, durante los próximos diez años, según el Banco de México, cuyo estimado es entre el 0% y 1% superior del crecimiento anual esperado para los Estados Unidos de América durante el mismo período según lo informado por la Reserva Federal de dicho país. El crecimiento proyectado del PIB de México se espera que permita que el número de hogares de clase media continúe su tendencia de crecimiento, que ya ha pasado de 5.1 millones en 1992 a 15.8 millones en 2008. En cuanto a la dinámica de la población al 2015, de acuerdo a la encuesta intercensal del INEGI, alrededor del 36% de la población mexicana se encontraba por debajo de los 20 años de edad, lo que nos beneficia al proporcionar una base sólida de crecimiento de clientes potenciales. La inflación en México durante 2017 fue de 6.77%, según el INEGI. Al 31 de diciembre de 2017, las reservas internacionales ascendían a EUA\$172.8 mil millones.

*Competencia.* La industria del transporte aéreo es altamente competitiva. Los principales factores de competencia en la industria aérea son las tarifas aéreas, el precio total, los horarios de vuelo, el tipo de aeronave, las amenidades y los servicios relacionados proporcionados a los pasajeros, el número de rutas atendidas de una ciudad en particular, el servicio al cliente, el historial de seguridad y reputación, las relaciones de código compartido, y las oportunidades de redención de millas de un programa de cliente frecuente. Nuestros competidores actuales y potenciales incluyen las aerolíneas tradicionales, las aerolíneas de bajo costo, aerolíneas regionales y nuevas aerolíneas participantes en el mercado. Típicamente competimos en mercados que son atendidos por las aerolíneas tradicionales y otras aerolíneas de bajo costo, y en menor medida, por mercados atendidos por aerolíneas regionales. Algunos de nuestros competidores actuales y futuros pueden tener mayor liquidez y acceso a capital, así como atender más rutas que nosotros.

Nuestras principales ventajas competitivas son nuestras bajas tarifas y nuestro enfoque en viajeros VFR, en los viajeros de negocios preocupados por el costo de viaje y personas que realizan viajes de placer. Las bajas tarifas se facilitan debido a nuestro bajo CASM de Ps.131.6 centavos (EUA \$6.7 centavos) el cual creemos que

fue el CASM más bajo en Latinoamérica en 2017 comparado con el de Avianca de EUA\$13.8 centavos, Copa de EUA\$8.7 centavos, el de Gol de EUA\$10.3 centavos, al de Grupo Aeroméxico de EUA\$10.1 centavos y al de LATAM de EUA\$11.1 centavos. También tenemos menores costos que nuestros competidores de mercado que cotizan en bolsas de valores de Estados Unidos de América, incluyendo Alaska Air, con CASM de EUA\$10.8 centavos, American con CASM de EUA\$13.8 centavos, Delta con CASM de EUA \$13.8 centavos, JetBlue con CASM de EUA\$10.7 centavos, Southwest Airlines con CASM de EUA\$11.5 centavos y United con CASM de EUA\$13 centavos.

Nuestros principales competidores en el mercado nacional son Grupo Aeroméxico, Interjet y VivaAerobús. Interjet y VivaAerobús son aerolíneas de bajo costo en México. En 2017, las aerolíneas de bajo costo en México (incluyendo Volaris), conjuntamente, tuvimos el 65.7% del mercado nacional, basado en segmentos de vuelo de pasajeros. Nosotros obtuvimos el 27.49% del mercado nacional, lo que nos colocó en segundo lugar, de acuerdo a los datos proporcionados por la DGAC.

Así mismo, enfrentamos competencia nacional por parte de las alternativas de transporte terrestre, principalmente de compañías de autobuses. Los servicios ferroviarios de pasajeros en México son limitados. Existe una industria importante del autobús en México, con segmentos de pasajeros de aproximadamente tres punto cero tres mil millones en 2017, de los cuales aproximadamente 82 millones fueron segmentos de pasajeros ejecutivos y de lujo, de acuerdo a la Dirección General de Autotransporte Federal, la cual incluye viajes de corta y larga distancia. Establecimos tarifas promocionales en precios menores que las tarifas de los autobuses para rutas similares con la intención de estimular la demanda de servicios aéreos entre pasajeros que han viajado largas distancias en autobús. Creemos que un pequeño cambio de los pasajeros que viajan en autobús a pasajeros que viajen por aeronave incrementaría dramáticamente el número de pasajeros en las líneas aéreas y tendría como consecuencia que las estadísticas per cápita en México fueran más similares a aquellas de otros países en América.

Nuestros principales competidores en las rutas internacionales entre México y los Estados Unidos de América son Grupo Aeroméxico, Alaska Air, Delta, JetBlue, Southwest Airlines y United. Hemos crecido rápidamente en el mercado internacional desde que iniciamos operaciones en dicho mercado en 2009, alcanzando el 29% de participación en el mercado en las rutas que operamos y un 10% de participación considerando todas las rutas entre México y los Estados Unidos de América en 2017 de acuerdo con datos de la DGAC.

*Temporalidad y volatilidad.* Nuestros resultados de operaciones para cualquier periodo intermedio no indican necesariamente aquellos para el año completo debido a

que nuestro negocio se encuentra sujeto a temporalidad. Por lo general, esperamos que la demanda sea mayor durante el verano en el hemisferio norte, en diciembre y en semana santa, la cual puede caer durante el primer o segundo trimestre del año, en comparación con el resto del año. Adicionalmente, nuestro negocio es volátil y altamente relacionado a los ciclos y tendencias económicas. La confianza del cliente, el gasto discrecional, miedo al terrorismo o a la guerra, brotes de enfermedades, el debilitamiento de las condiciones económicas, iniciativas en las tarifas, fluctuaciones en los precios del combustible, acciones laborales, el clima y otros factores han resultado en fluctuaciones importantes en nuestros ingresos y resultados de operaciones en el pasado. En particular, en 2008, la demanda de servicios de transporte aéreo fue significativamente afectada por la grave recesión económica y por los precios récord del combustible. Creemos, sin embargo, que la demanda de viajes de negocios ha sido históricamente más sensible a las presiones económicas que la demanda por los viajes de placer y viajes VFR de bajo costo, los cuales son los mercados primarios que atendemos.

*Combustible.* El combustible representa el mayor gasto operativo para la mayoría de las aerolíneas, incluyendo la nuestra. El costo de combustible fue del 30%, 28% y 29% de nuestros costos de operación totales en 2015, 2016 y 2017, respectivamente. La disponibilidad del combustible y el precio del mismo se encuentran sujetos a la capacidad de refinación, periodos de mayor y menor oferta y demanda de los productos derivados del petróleo, así como a factores económicos, sociales y políticos, y otros eventos que ocurren en el mundo, los cuales no podemos ni controlar, ni predecir con precisión. Una importante parte de nuestro combustible viene de fuentes de refinación ubicadas en México. Durante los años de 2017 y 2016, no celebramos contratos swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015 contratamos swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54, para cubrir aproximadamente el 5% de nuestro consumo de combustible. Estos instrumentos fueron formalmente designados y calificados bajo contabilidad de coberturas, por lo que la porción efectiva se presenta como parte de otras partidas de utilidad integral, mientras que los efectos del cambio a los precios fijos del combustible son presentados como parte del costo del combustible en el estado consolidado de resultados. Nuestra práctica de cobertura de combustible depende de varios factores, incluyendo nuestra evaluación de las condiciones de mercado del combustible, nuestro acceso al capital necesario para mantener potenciales garantías necesarias para los contratos de cobertura, el precio de las coberturas, el análisis de otros productos derivados en el mercado.

Adicionalmente, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017 contratamos opciones de compra asiáticas de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente 55% de nuestro consumo proyectado para el año 2018. Sin em-

bargo, durante el año terminado 31 de diciembre de 2016, celebramos opciones asiáticas US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente el 52% y 24% de nuestro consumo de combustible proyectado en 2017 y 2018, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2017 compramos combustible en México conforme a los términos del contrato de servicios celebrado con ASA, y el combustible en los Estados Unidos de América conforme a los términos de los contratos de servicios celebrados con WFS, BP Products North America, Chevron y Associated Energy Group. El costo y la disponibilidad futura del combustible no se pueden predecir con precisión.

*Pérdidas y ganancias cambiarias.* La mayoría de nuestros ingresos son generados en pesos, aunque para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, el 30% de nuestros ingresos provinieron de operaciones en los Estados Unidos de América y Centro América (33% al 31 de diciembre de 2016). La cobranza en dólares representó el 38% y el 40% de nuestra cobranza total en 2016 y en 2017, respectivamente. La mayoría de nuestros costos operativos están denominados o indexados en dólares, constituyendo el 69% y el 71% de nuestros gastos operativos totales en 2016 y en 2017. Nuestros gastos operativos clave denominados en dólares incluyen el combustible, la renta de equipo de vuelo y los costos de mantenimiento.

Manejamos nuestro riesgo cambiario mediante una política que tiene como objetivo igualar, en la medida de lo posible, los ingresos y los pagos locales en cada divisa. La mayoría de los fondos excedentes se convierten en dólares. Sin embargo, nos encontramos expuestos a las fluctuaciones de los tipos de cambio entre el peso y el dólar.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2017 nuestra posición neta de activos denominados en dólares fue de EUA\$ 584.5 millones y EUA\$ 567.5 millones. Como resultado de la depreciación significativa del peso frente al dólar en los últimos dos años, y nuestra posición neta de activos denominados en dólares registramos una utilidad cambiaria neta de Ps.966.6 millones para 2015 y Ps.2.2 mil millones para 2016. Como resultado de la apreciación del peso frente al dólar y nuestra posición neta de activos denominados en dólares registramos una pérdida neta de Ps.793.9 millones para 2017.

*Gastos de mantenimiento.* Estamos obligados a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para nuestras aeronaves y motores, los cuales incluyen requerimientos significativamente importantes respecto a la mano de obra y materiales. Los requisitos de mantenimiento dependen de la edad, tipo y uso de la aeronave. Los trabajos de mantenimiento de la flota pueden implicar revisiones de ingeniería de ciclo corto, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones mensuales,

revisiones anuales de fuselaje, pruebas de mantenimiento y de motor periódicas, entre otros. Los costos de mantenimiento y reparación tanto para el mantenimiento rutinario como para el no rutinario, se dividen en tres categorías generales:

- (i) **Mantenimiento rutinario.** Los requerimientos de mantenimiento rutinarios consisten en revisiones programadas a las aeronaves, incluyendo inspecciones previas a los vuelos, diarias, semanales y nocturnas, diagnósticos generales y cualquier trabajo no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento lo realizan nuestros mecánicos y generalmente se lleva a cabo en los principales aeropuertos en los que actualmente prestamos nuestros servicios. El resto de las actividades de mantenimiento son subcontratadas a través de entidades especializadas en el mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves. El mantenimiento de rutina también incluye tareas programadas que pueden tomar de siete a 14 días para llevarse a cabo y se requiere realizarlas aproximadamente cada 22 meses. Todos los costos de mantenimiento de rutina se registran en cuanto se incurren.
- (ii) **Mantenimiento mayor.** El mantenimiento mayor consiste en una serie de tareas complejas que pueden tomar de una a seis semanas para llevarse a cabo y, por lo general, requieren realizarse cada cinco o seis años. El costo del mantenimiento mayor, se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento exhaustivo y reparaciones mayores se capitalizan, cuando se incurren, como mejoras a los activos arrendados y se amortizan en el Estado Consolidado de Resultados durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor o la vigencia restante del arrendamiento contractual respecto de la aeronave de que se trate.
- (iii) **Servicio a componentes.** El mantenimiento mayor de los motores se proporciona de conformidad con un contrato de horas de vuelo de motor, que garantiza un costo fijo por hora de vuelo, ofrece una cobertura diversa para los motores, limita el costo de daños ocasionados por objetos externos, garantiza la protección contra incrementos anuales y otorga un crédito anual para los materiales de desecho. También tenemos un contrato de cobro por hora trabajada (*power-by-hour-agreement*) para los servicios de componentes, el cual garantiza la disponibilidad de refacciones para las aeronaves de nuestra flota cuando se requieran y ofrece el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en los contratos de arrendamiento de las aeronaves, sin que esto constituya un costo adicional al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con estos contratos se registra mensualmente en los estados consolidados de resultados.

Debido a la joven edad de nuestra flota (un promedio de aproximadamente 4.6 años al 31 de diciembre de 2017), los gastos de mantenimiento en 2016 y 2017 se mantuvieron relativamente bajos. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, capitalizamos eventos relevantes de mantenimiento como parte de mejoras al equipo de vuelo arrendado por un monto de Ps.295.8 millones, Ps.226.5 millones y Ps.529.36 millones, respectivamente. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, la amortización de estos gastos diferidos de mantenimiento mayor fue de Ps.352.9 millones, Ps.404.7 millones y Ps.382.7 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos se incluye en la depreciación y amortización y no como gastos de mantenimiento, según se describe en “-Análisis de las Políticas Contables Críticas”. En 2015, 2016 y 2017, los costos de mantenimiento resultaron en Ps.874.6 millones, Ps.1.3 mil millones y Ps.1.4 mil millones, respectivamente. A medida que pase el tiempo, esperamos que los gastos de mantenimiento incrementen en términos absolutos. El importe de los costos totales de mantenimiento y la amortización de los gastos de mantenimiento mayor se encuentran sujetos a diversas variables futuras tales como la utilización diaria promedio por aeronave, el tamaño y la composición de la flota, así como la frecuencia de mantenimiento no planeado y sus costos reales. En consecuencia, no podemos cuantificar con certeza los gastos futuros de mantenimiento para un periodo de tiempo significativo. Sin embargo, estimamos que, con base en nuestros eventos de mantenimiento programados, los gastos de mantenimiento actuales y los gastos de amortización relacionados con el mantenimiento serán de aproximadamente Ps.2.1 mil millones (EUA\$109.7 millones) en el año 2018.

*Obligaciones de depósitos de mantenimiento.* Los términos de nuestros contratos de arrendamiento nos obligan a pagar depósitos de mantenimiento por anticipado a los arrendadores, como garantía para la realización de los trabajos de mantenimiento mayor. Estas reservas se registran como depósitos de mantenimiento pagados por anticipado y se presentan en el estado consolidado de posición financiera. Como resultado de lo anterior, los costos en efectivo de los eventos de mantenimiento mayor son pagados con anticipación a su reconocimiento en el estado consolidado de resultados. Ver “Análisis de las Políticas Contables Críticas – Depósitos de mantenimiento”.

*Periodo de refuerzo de nuevas rutas.* Durante el año 2015 abrimos 22 nuevas rutas, 20 más en 2016 y 31 más en 2017. A medida que continuamos creciendo, se espera que continuemos teniendo rezagos entre el momento en que las rutas nuevas inician operación y llegan a su punto óptimo de ganancias.

## Análisis de las Políticas Contables Críticas

El siguiente análisis de nuestra situación financiera y resultados de operación se basa en nuestros estados financieros consolidados, los cuales han sido preparados de conformidad con las NIIF. La preparación de los estados financieros consolidados requiere que hagamos estimaciones y juicios en relación con la cantidad de activos y obligaciones reportadas, ingresos y gastos, y la divulgación de activos y obligaciones contingentes a la fecha de nuestros estados financieros consolidados. La nota 1 a nuestros estados financieros consolidados incluidos en el presente Reporte Anual contiene un análisis detallado de nuestras políticas contables más significativas.

Las políticas contables críticas se definen como aquellas políticas que reflejan juicios o estimaciones sobre asuntos que son por naturaleza inciertos y materiales a nuestra situación financiera o resultados de operaciones.

*Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo.* Nuestros contratos de arrendamiento establecen la obligación de pagar al arrendador, por anticipado y como garantía para la realización de trabajos de mantenimiento mayor, depósitos de mantenimiento o rentas suplementarias. Los depósitos de mantenimiento permanecen en poder del arrendador como garantía en efectivo. Los contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables o directamente pagaderos al proveedor de mantenimiento una vez que se haya realizado el trabajo de mantenimiento, en una cantidad igual a la que resulte menor de (i) el monto total de reserva de mantenimiento retenida por el arrendador relacionada al evento de mantenimiento específico o (ii) un monto igual al costo del evento de mantenimiento específico. Substancialmente, todos estos pagos de depósitos de mantenimiento son calculados con base en una medida de utilización, tal como horas de vuelo o ciclos de operación, y se utilizan únicamente para garantizar al arrendador la realización del mantenimiento de la aeronave. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2016 pagamos, Ps.1.4 mil millones y Ps.2.2 mil millones, respectivamente por concepto de depósitos de mantenimiento, neto de reembolsos, a nuestros arrendadores. Durante 2017, recuperamos depósitos de mantenimiento, neto de pagos, por una cantidad de Ps.148.8 millones.

Al inicio del arrendamiento y a la fecha de cada estado consolidado de posición financiera, evaluamos si los pagos por depósitos de mantenimiento que se requieren conforme a los contratos de arrendamiento se encuentran sustancial y contractualmente relacionados al mantenimiento del activo arrendado. Los pagos por depósitos de mantenimiento que se encuentren sustancial y contractualmente relacionados con el mantenimiento de los activos arrendados se contabilizan como depósitos de mantenimiento. Los depósitos de mantenimiento que se espera sean

recuperados de los arrendadores, se reflejan como depósitos de garantía en el estado consolidado de posición financiera.

La porción de los depósitos de mantenimiento pagados por anticipado que sirven para garantizar los próximos eventos de mantenimiento mayor, y que se estiman poco probables de recuperación, se refieren principalmente al diferencial entre dichos depósitos de mantenimiento y el costo estimado del siguiente evento de mantenimiento mayor. Así, cualquier exceso de depósito requerido sobre el costo esperado del evento de mantenimiento mayor es reconocido como renta suplementaria a partir del periodo en el que se determina. Cuando es probable que no recuperemos dichos depósitos, estos son considerados como renta suplementaria. Registramos rentas suplementarias por un monto de Ps.73.3 millones, Ps.143.9 millones y Ps.103.6 millones durante 2015, 2016 y 2017, respectivamente, en los estados consolidados de resultados.

Al 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, registramos depósitos de mantenimiento por un monto de Ps.4.9 mil millones, Ps.7.1 mil millones y Ps.6.9 mil millones, respectivamente, en nuestros estados consolidados de posición financiera. Hemos concluido que dichos depósitos de mantenimiento pueden ser recuperables, ya que no existe diferencial entre los pagos de reservas de mantenimiento, y el costo esperado del siguiente evento de mantenimiento mayor relacionado, que las reservas garantizan.

Cualquier depósito de mantenimiento pagado al arrendador relacionado con un evento de mantenimiento mayor que (i) no se espera que sea realizado antes de la terminación del contrato de arrendamiento, (ii) no es reembolsable y (iii) no está sustancialmente relacionado con el mantenimiento del activo arrendado, es contabilizado como renta contingente en el estado consolidado de resultados. Registramos los pagos al arrendador como renta contingente cuando es probable y puede estimarse razonablemente que los pagos de los depósitos de mantenimiento no serán reembolsados.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2017, incorporamos dos nuevas aeronaves netas a nuestra flota. Los acuerdos por arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren el pago de depósitos de mantenimiento anticipado a los arrendadores con el fin de asegurar las principales actividades de mantenimiento, por lo que, no registramos depósitos en garantía relacionados a estas aeronaves. Algunos de estos acuerdos prevén la obligación de hacer un pago por ajuste de mantenimiento al arrendador al final de la duración del contrato. Este ajuste cubre los eventos principales de mantenimiento que no se espera realizar antes de la terminación del contrato. Nosotros reconocemos este costo como una renta suplementaria durante el plazo del contrato de arrendamiento en el estado consolidado de resultados.

Por los años terminados el 31 de diciembre 2015, 2016 y 2017, registramos como renta contingente Ps.290.9 millones, Ps.201.4 millones y Ps.162.1 millones, respectivamente.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, extendimos el plazo de arrendamiento tres aeronaves, dos aeronaves y tres aeronaves, respectivamente, lo cual hizo que Volaris pudiera disponer de depósitos de mantenimiento que en períodos anteriores habían sido reconocidos en los estados consolidados de resultados como rentas contingentes por un monto de Ps.92.6 millones, Ps.92.5 y Ps.65.7 millones durante 2015, 2016 y 2017, respectivamente.

Debido a que los beneficios de la extensión de los arrendamientos se consideran como un incentivo por arrendamiento, dichos beneficios son diferidos en el rubro de "otros pasivos" y son amortizados sobre una base directa en el plazo remanente de los arrendamientos. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, amortizamos Ps.45.3 millones, Ps.74.7 y Ps.88.2 millones, respectivamente, de dicha cantidad que fue reconocida como reducción de gastos de renta por arrendamiento en el estado consolidado de resultados.

*Depósitos de mantenimiento de aeronaves pagados a los arrendadores.* Contabilizamos los gastos de mantenimiento mayor bajo el método contable de diferimiento. Utilizando este método, el costo de mantenimiento mayor es capitalizado, cuando se incurre, y amortizado en el Estado Consolidado de Resultados como un componente de depreciación y amortización hasta el siguiente evento mayor de mantenimiento o el plazo remanente del arrendamiento, lo que ocurra primero. El siguiente evento mayor de mantenimiento es estimado con base en ciertos supuestos, que incluyen, el uso estimado de las aeronaves. Los intervalos de mantenimiento requeridos por la FAA en los Estados Unidos de América y la DGAC en México y la renovación de ciertos componentes, según sea sugerido por el fabricante. Estos supuestos pueden cambiar con base en cambios en la utilización de la aeronave, cambios en regulaciones gubernamentales y cambios en los intervalos sugeridos de mantenimiento. Adicionalmente, estos supuestos pueden verse afectados por incidentes no planeados que podrían dañar el fuselaje, el motor u otro componente importante a un nivel que requeriría un evento de mantenimiento mayor con antelación a un evento de mantenimiento planeado. En la medida en que la utilización planeada incrementa, la vida útil estimada se reduciría antes del próximo evento de mantenimiento, resultando en un gasto adicional de amortización sobre un periodo de tiempo más corto.

En 2015, 2016 y 2017, capitalizamos costos de eventos de mantenimiento mayor por un monto de Ps.295.8 millones, Ps.226.5 millones y Ps.529.3 millones, respectivamente, y reconocimos gastos de amortización por un monto de Ps.352.9 millones, Ps.407.7 millones y Ps.382.7 millones, respectivamente. La amortización de los gastos



de mantenimiento diferidos está incluida en los gastos de depreciación y amortización en nuestro estado consolidado de resultados. Si la amortización de gastos de mantenimiento mayor hubiera sido clasificada como gasto de mantenimiento, los costos totales de mantenimiento hubieran ascendido a Ps.1.2 mil millones y Ps.1.7 mil millones y Ps.1.8 mil millones, por los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, respectivamente.

*Valor Razonable.* El valor razonable de nuestros activos financieros y obligaciones financieras registradas en nuestros estados financieros consolidados de posición financiera no puede derivarse de mercados activos. El valor razonable es determinado usando técnicas de valuación incluyendo el descuento de modelos de flujos de efectivo. Los valores de estos modelos son tomados de mercados observables; sin embargo, cuando no es posible, se requiere de juicios de valor para establecer valores justos. Los juicios de valor incluyen la consideración de valores tales como riesgos de liquidez, riesgos crediticios y volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos en relación con dichos factores pueden afectar el valor justo reportado de los instrumentos financieros.

*Ganancias y pérdidas en operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.* Cualquier ganancia o pérdida generada por las transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de las aeronaves se contabiliza de la siguiente forma: (i) la ganancia o pérdida es reconocida inmediatamente cuando es claro que la operación fue realizada a valor de mercado; (ii) si el precio de venta es menor al valor de mercado, cualquier ganancia o pérdida es reconocida inmediatamente; sin embargo, si la pérdida es compensada con pagos de arrendamiento futuros a precios por debajo del valor de mercado, dicha pérdida es reconocida como un activo en el estado consolidado de posición financiera y amortizada en el estado consolidado de resultados en proporción a los pagos de arrendamiento sobre el plazo del contrato de arrendamiento; y (iii) si el precio de venta está por arriba del valor de mercado, el excedente es diferido y amortizado reduciendo el costo del arrendamiento en el estado consolidado de resultados sobre el plazo esperado de arrendamiento del activo, incluidas las posibles renovaciones.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, vendimos y arrendamos en vía de regreso aeronaves y motores a terceros, generando una ganancia de aproximadamente Ps.181.7 millones, Ps.484.8 millones y Ps.65.9 millones, respectivamente, la cual fue registrada en el rubro de otros ingresos de operación en el estado consolidado de resultados.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2011, realizamos operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores de repuesto

que generaron una pérdida total de Ps.30.7 millones. Esta pérdida se encuentra registrada en el estado consolidado de situación financiera y será amortizada durante la vigencia del contrato de arrendamiento. Al 31 diciembre de 2015, 2016 y 2017, amortizamos una pérdida de Ps.3.0 millones, Ps.3.0 millones y Ps.3.0 millones, respectivamente, como gasto adicional de renta de aeronaves.

En agosto de 2012, celebramos un contrato de soporte global con Lufthansa Technik AG (LHT) el cual fue modificado en diciembre de 2016 y que vence el 31 de diciembre de 2022, que incluye: acuerdo de servicio a componentes de aeronaves (pago por hora) y garantiza la disponibilidad de componentes para nuestras aeronaves cuando los mismos sean requeridos. El costo de este acuerdo de soporte global es aplicado mensualmente a nuestros resultados de operaciones. Adicionalmente, este acuerdo incluyó una operación de venta y arrendamiento en vía de regreso de ciertos componentes. Como parte de este contrato de soporte global, recibimos una nota de crédito de Ps.46.5 millones, el cual está siendo amortizado mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato.

Durante 2015, 2016 y 2017, amortizamos un beneficio correspondiente a las notas de crédito antes mencionadas por un monto de Ps.9.3 millones, Ps.9.3 millones y Ps.6.6 millones, respectivamente, que fue reconocido en el estado consolidado de resultados como una reducción de costos de mantenimiento.

*Operaciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social.* Las operaciones liquidadas mediante la participación en nuestro capital social, son valuadas a valor de mercado en la fecha en que son otorgadas condicionalmente a los empleados. Las operaciones liquidadas mediante capital incluyen un plan de compra de acciones y un plan de incentivos para nuestros ejecutivos.

#### Plan de incentivos a largo plazo (PILP)

##### Plan de compra de acciones

En noviembre de 2014, establecimos un plan de compra de acciones mediante el cual a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10.8 millones para ser utilizado en la compra de nuestras acciones. El 21 de abril de 2016, en la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad se aprobó una modificación al referido plan. Los principales componentes son:

- (i) Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;
- (ii) El bono por un monto de Ps.7.1 millones neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo a las instrucciones de cada ejecutivo, al

fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso.

- (iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.
- (iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos podrá recibir los recursos de la venta de las acciones.
- (v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

El costo total del plan de compra de acciones aprobado en noviembre de 2014 es de Ps.10.8 millones. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso de administración y el precio por acción, más el efectivo depositado en dicho fideicomiso. Esta cantidad será desembolsada durante el periodo de otorgamiento el cual comenzó el 11 de noviembre de 2014 y concluirá en noviembre de 2019.

En noviembre 2017, abril y octubre de 2016, nuestro Consejo de Administración autorizó ampliaciones al PILP. El costo total de las ampliaciones autorizadas de dicho plan fue de Ps.15.8 millones (Ps.10.1 millones neto de impuestos retenidos), Ps.14.5 millones (Ps.9.5 millones neto de impuestos retenidos) y Ps.11.6 millones (Ps.7.6 millones neto de impuestos retenidos), respectivamente. Bajo estas ampliaciones, ciertos ejecutivos clave de la Compañía recibieron un bono especial, que fue transferido al fideicomiso de administración para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía.

Durante 2015, 2016 y 2017, reconocimos Ps.6.0 millones, Ps.7.8 millones y Ps.13.5 millones, respectivamente, como gasto de compensación asociado con este plan completo de compra de acciones en nuestro estado consolidado de resultados.

| Movimientos durante el año                | Número de acciones Serie A |
|-------------------------------------------|----------------------------|
| En circulación al 31 de diciembre de 2016 | 618,048*                   |
| Compradas durante el período              | 547,310                    |
| Otorgadas durante el período              | -                          |
| Ejercidas durante el período              | (345,270)                  |
| Pérdidas durante el período               | -                          |
| En circulación al 31 de diciembre de 2017 | 820,088*                   |

\* Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en el estado consolidado de posición financiera durante 2016 y 2017 y se consideran en circulación y fueron incluidas en el cálculo de la utilidad por acción básica y diluida, debido a que los titulares tienen derecho a dividendos si hubiera y cuando se distribuyan.

Al 31 de diciembre de 2017, los períodos en que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones son como sigue:

| Número de acciones Serie A | Período               |
|----------------------------|-----------------------|
| 353,457                    | Noviembre 2017 – 2018 |
| 284,200                    | Noviembre 2018 – 2019 |
| 182,431                    | Noviembre 2019 – 2020 |
| <b>820,088</b>             |                       |

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 ciertos ejecutivos clave dejaron la Compañía; por lo que las condiciones de otorgamiento no fueron cumplidas. De conformidad con el plan Servicios Corporativos tiene derecho a recibir los recursos de la venta de dichas acciones. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, (86,419) acciones fueron perdidas.

#### Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

El plan de incentivos para ejecutivos ha sido clasificado como “operaciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social”, por el cual, en la fecha de otorgamiento, el valor de mercado es fijo y no se ajusta por cambios posteriores en el valor de mercado de instrumentos de capital.

El costo total del plan de incentivos para ejecutivos es de Ps.2.7 millones. Esta cantidad se encuentra registrada como gasto en el periodo de suscripción, el cual comenzó de manera retroactiva con la consumación de la Oferta Global y terminará el 31 de diciembre de 2015. Durante el 2012, no reconocimos gasto de compensación alguno relacionado con el plan de incentivos para ejecutivos en el estado de resultados consolidado. Durante 2013, 2014 y 2015, registramos Ps.2.1 millones, Ps.0.3 millones y Ps.0.3 millones, respectivamente como costo del plan de incentivos para ejecutivos en relación con las acciones suscritas, según lo registrado en nuestro estado consolidado de operaciones.

Los factores considerados en el modelo de valuación del plan de incentivos para ejecutivos incluyeron una volatilidad estimada de los rendimientos históricos de las acciones ordinarias de empresas comparables y otras aportaciones obtenidas de fuentes independientes y observables, tales como Bloomberg. El valor razonable del precio de las acciones se determinó utilizando el método de valuación con enfoque de mercado, bajo las siguientes premisas:

|                                                         | 2012  |
|---------------------------------------------------------|-------|
| Rentabilidad por dividendo (%)                          | 0.00  |
| Volatilidad (%)                                         | 37.00 |
| Tasa de interés libre de riesgo (%)                     | 5.96  |
| Vigencia esperada de las opciones sobre acciones (años) | 8.80  |
| Precio de las acciones para ejercicio (en pesos)        | 5.31  |
| Múltiplo para ejercicio                                 | 1.10  |
| Valor de mercado en la fecha de otorgamiento            | 1.73  |

En el momento en que el plan de incentivos para ejecutivos fue valuado y al día de hoy, no tenemos previsto pagar un dividendo, por lo que la rentabilidad por dividendo se fijó en cero.

La volatilidad se determinó con base en el promedio histórico de volatilidades. Estas volatilidades se calcularon conforme a una base de datos, con históricos de hasta 18 meses, de rendimientos de las acciones de compañías aéreas que cotizan en bolsa de Estados Unidos y Latinoamérica. La volatilidad esperada refleja la suposición consistente en que la volatilidad histórica de las compañías comparables es un indicador de las tendencias de futuro, que puede no ser necesariamente el resultado real.

La tasa de interés libre de riesgo es la tasa de interés interbancaria en México, expresada de forma continua, de acuerdo con el plazo correspondiente.

La vigencia esperada de las opciones sobre acciones proviene del modelo de valuación, y representa el tiempo promedio que se espera que la opción permanezca vigente, suponiendo que el empleado a quien se le otorgó la opción no deje de serlo durante el periodo de consolidación.

El plan de incentivos para ejecutivos expresamente incorpora las expectativas del comportamiento de los empleados para el ejercicio anticipado de las opciones por parte de los mismos. En este sentido, el ejercicio anticipado ocurre cuando el precio de las acciones es un cierto múltiplo M del precio de ejercicio. El múltiplo para el ejercicio M, igual a 1.1x, supone que el ejercicio de las opciones por parte de los empleados puede ocurrir cuando los precios de las acciones han alcanzado un valor igual a 1.1x veces el precio de ejercicio, es decir, un 10% por encima del precio de ejercicio.

El 18 de septiembre de 2013, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 4,891,410 acciones. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.25.9 millones por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

El 16 de noviembre de 2015, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 4,414,860 acciones. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.23.5 millones por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

Durante 2016, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 3,299,999 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.17.5 millones, respectivamente por el ejercicio de las acciones al fideicomiso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

Durante 2017, los empleados clave participaron en el plan de incentivos para ejecutivos ejerciendo 120,000 acciones serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron Ps.0.6 millones, respectivamente por el ejercicio de las acciones al fideico-

miso correspondiente. De ahí recibimos del fideicomiso de administración el pago correspondiente al ejercicio de las acciones por parte de los empleados clave como repago del crédito entre la Compañía y el fideicomiso de administración.

Al 31 de diciembre de 2017 y 2016, las 12,437,857 y 12,557,857 opciones de acciones pendientes de ser ejercidas fueron consideradas como acciones de tesorería, respectivamente.

### Movimientos durante el año

La siguiente tabla muestra el número de opciones de acciones y los precios de ejercicio fijos durante el año:

|                                       | Número      | Precio de ejercicio en pesos | Total en miles de pesos |
|---------------------------------------|-------------|------------------------------|-------------------------|
| Ejercidas durante el año              | -           | -                            | -                       |
| Pendientes al 31 de diciembre de 2012 | 25,164,126  | Ps.5.31                      | Ps.133,723              |
| Otorgadas durante el año              | -           | -                            | -                       |
| Pérdidas durante el año               | -           | -                            | -                       |
| Ejercidas durante el año              | (4,891,410) | 5.31                         | (25,993)                |
| Pendientes al 31 de diciembre de 2013 | 20,272,716  | Ps.5.31                      | Ps.107,730              |
| Otorgadas durante el año              | -           | -                            | -                       |
| Pérdidas durante el año               | -           | -                            | -                       |
| Ejercidas durante el año              | -           | -                            | -                       |
| Pendientes al 31 de diciembre de 2014 | 20,272,716  | Ps.5.31                      | Ps.107,730              |
| Otorgadas durante el año              | -           | -                            | -                       |
| Pérdidas durante el año               | -           | -                            | -                       |
| Ejercidas durante el año              | (4,414,860) | 5.31                         | (23,461)                |
| Pendientes al 31 de diciembre de 2015 | 15,857,856  | Ps.5.31                      | Ps.84,269               |
| Otorgadas durante el año              | -           | -                            | -                       |
| Pérdidas durante el año               | -           | -                            | -                       |
| Ejercidas durante el año              | (3,299,999) | 5.31                         | (17,536)                |
| Pendientes al 31 de diciembre de 2016 | 12,557,857  | Ps.5.31                      | Ps.66,733               |
| Otorgadas durante el año              | -           | -                            | -                       |
| Pérdidas durante el año               | -           | -                            | -                       |
| Ejercidas durante el año              | (120,000)   | 5.31                         | (638)                   |
| Pendientes al 31 de diciembre de 2017 | 12,437,857  | Ps.5.31                      | Ps.66,095               |

Al 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, las acciones conservadas en el fideicomiso para satisfacer las opciones de los ejecutivos eran consideradas como acciones de tesorería.

Al 31 de diciembre de 2017, todas las acciones han sido totalmente adjudicadas.

### MIP II

El 19 de febrero de 2016, nuestro Consejo de Administración autorizó una extensión del plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía, que fue designado "MIP II". Tal extensión fue modificada el 6 de noviembre del 2016. Esta modificación contempló 13,536,960 DASA Serie A, que serán ejercidos anualmente en efectivo durante un periodo de cinco años de conformidad con las condiciones de servicio establecidas. La modificación mencionada contempla también una extensión adicional por cinco años para el periodo de ejercicio.

El valor razonable de los DASA se estima a la fecha de otorgamiento y a cada fecha de reporte utilizando el modelo de valuación de opciones Black-Sholes, el cual considera los términos y condiciones en que se otorgaron los DASA (el calendario de devengo se encuentra en las tablas presentadas a continuación). El monto del pago en efectivo se determina considerando el incremento en el precio entre la fecha de concesión y la fecha de liquidación.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2017 fue de Ps.37.9 millones. El costo es reconocido en el estado de resultados dentro del rubro de sueldos y beneficios durante el período de servicios requerido. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017, reconocimos Ps.16.5 millones en los estados consolidados de resultados. Los DASA no fueron ejercidos durante 2017.

| Número de DASA    | Fecha de ejercicio |
|-------------------|--------------------|
| 2,030,540         | Febrero 2017       |
| 2,030,540         | Febrero 2018       |
| 2,030,540         | Febrero 2019       |
| 3,384,240         | Febrero 2020       |
| 4,061,100         | Febrero 2021       |
| <b>13,536,960</b> |                    |

## Plan de retención a largo plazo

*Operaciones liquidadas mediante efectivo. Este plan incluye un plan de apreciación sobre el valor de nuestras acciones.*

Durante 2010, adoptamos un plan de retención a largo plazo, el propósito del cual es retener a los empleados clave en la organización, pagando incentivos dependiendo del desempeño de la Compañía. Los incentivos bajo este plan se pagaron en tres cuotas anuales, siguiendo las disposiciones para otros beneficios a largo plazo según la NIC 19. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2013 y 2012, incurrimos en Ps.6.3 millones y Ps.6.5 millones, respectivamente, como parte de un bono que fue registrado en el renglón de salarios y beneficios.

Durante 2014, este plan fue estructurado como un plan de incentivos a largo plazo, el cual consiste en un plan de compra de acciones (liquidable con instrumentos de capital) y un plan de derechos de apreciación sobre el valor de nuestras acciones (liquidable en efectivo).

## Plan de incentivos a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014, otorgamos 4,315,264 DASA a ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de un pago en efectivo, siempre y cuando el empleado cumpla con la condición de servicio al final de cada aniversario, durante un periodo de 3 años. El importe total de los derechos de apreciación otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10.8 millones.

Bajo las extensiones del PILP el número de DASA otorgados a ciertos ejecutivos clave de la Compañía fueron 1,793,459, 2,044,604 y 3,965,351 que equivale a Ps.11.6 millones (Ps.7.6 millones neto de impuestos retenidos), Ps.14.5 millones (Ps.9.5 millones neto de impuestos retenidos) y Ps.15.8 millones (Ps.10.1 millones neto de impuestos retenidos) para los años terminados 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, respectivamente. Los DASA serán otorgados mientras que los empleados continúen prestando servicios a la compañía en cada fecha de aniversario, durante un periodo de tres años.

El valor razonable se estima a la fecha de concesión y a cada fecha de reporte utilizando el modelo de valuación de opciones Black-Scholes, el cual considera los términos y condiciones en que se otorgaron los DASA (el calendario de devengo se encuentra en las tablas presentadas a continuación). El monto del pago en efectivo se determina considerando el incremento en el precio entre la fecha de concesión y la fecha de liquidación.

El valor razonable de los DASA se mide a la fecha de cada reporte. El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA otorgados al 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017 fue de Ps.14.5 millones, de Ps.15.7 millones y Ps.0.7 millones, respectivamente. El costo es reconocido en el estado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios durante el período de servicios requerido. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, reconocimos un gasto (beneficio) de Ps.44.7 millones, Ps.31.7 millones Ps.(9.9) millones, respectivamente, en el estado consolidado de resultados.

| Número de DASA   | Fecha de ejercicio |
|------------------|--------------------|
| 2,766,811        | Noviembre 2018     |
| 1,649,493        | Noviembre 2019     |
| 941,749          | Noviembre 2020     |
| <b>5,358,053</b> |                    |

*Instrumentos financieros derivados y contabilidad de cobertura.* Mitigamos ciertos riesgos financieros, tales como la volatilidad en el precio del combustible, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio mediante una política de administración de riesgos controlados que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados. Los instrumentos financieros derivados son registrados en nuestro estado consolidado de posición financiera a su valor razonable. La porción efectiva de una cobertura de flujo de efectivo ya sea ganancia o pérdida no realizada, se reconoce en "otras partidas de utilidad (pérdidas) integral acumuladas", mientras que la porción no efectiva se aplica directamente a los resultados del ejercicio. La ganancia o pérdida de instrumentos financieros derivados que califique como instrumentos de cobertura se registra en el mismo rubro del estado consolidado de resultados que la ganancia o pérdida del activo subyacente. Los instrumentos financieros derivados que no son registrados como, o no califican como, instrumentos de cobertura son registrados a valor razonable y los cambios en dicho valor razonable se registran en los resultados del ejercicio. En 2017, todos los instrumentos financieros derivados calificaron como contabilidad de coberturas. Los instrumentos financieros derivados vigentes pueden requerir garantía sobre la porción de la pérdida no liquidada antes de su vencimiento. El importe de la garantía entregada registrado como parte de los "Depósitos de garantía" es revisado y ajustado diariamente con base en el valor razonable de la posición del instrumento derivado. Al 31 de diciembre de 2017, no teníamos ningún colateral registrado como depósito en garantía.

- (i) *Riesgo en el precio del combustible de las aeronaves.* Contabilizamos los instrumentos financieros derivados a valor razonable y los registramos en el estado

consolidado de posición financiera como un activo o un pasivo. El costo de combustible para aeronaves consumido en 2015, 2016 y 2017 representó 30%, 28% y el 29% de nuestros gastos operativos, respectivamente. Para administrar el riesgo relativo al precio del combustible para aeronaves, periódicamente celebramos instrumentos financieros derivados. Durante el 2015 contratamos coberturas sobre el precio del combustible a través de swaps que dieron origen a una pérdida de Ps.128.3 millones. Dado que estos instrumentos han sido calificados como instrumentos de cobertura, los costos, las pérdidas y ganancias relacionadas son considerados como parte de los costos de combustible en el estado consolidado de resultados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2017, no celebramos contratos de swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, la Compañía contrato swaps de combustible US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente 5% de nuestro consumo de combustible. Estos instrumentos fueron formalmente designados y calificados bajo contabilidad de coberturas, por lo que la porción efectiva se presenta como parte de otras partidas de utilidad integral, mientras que los efectos del cambio a los precios fijos del combustible son presentados como parte del costo del combustible en el estado consolidado de resultados. Nuestras prácticas de cobertura dependen de muchos factores, incluyendo análisis de las condiciones de mercado para el combustible, nuestro acceso al capital necesario para soportar los requisitos de margen de acuerdo a los swaps y la determinación de precios de las coberturas y otros productos derivados en el mercado.

Adicionalmente, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017, contratamos opciones de compra asiáticas designadas para cubrir 55% del consumo proyectado de combustible de 2018. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, contratamos opciones de compra asiáticas designadas para cubrir aproximadamente el 52% y el 24% de nuestro consumo proyectado de combustible de 2017 y 2018.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014, elegimos adoptar anticipadamente la NIIF 9 (2013), la cual requiere la segregación de los cambios en el valor razonable de dichas opciones atribuible al valor intrínseco, de los cambios de valor extrínseco, en donde estos últimos se consideran como costo de la cobertura asociados a una partida cubierta relacionada con la transacción (la cobertura de una porción de las compras futuras de combustible para aeronaves), reclasificaremos los montos reconocidos como un componente separado del capital a resultados. Por lo tanto, reconoceremos un ajuste de reclasificación

en el mismo período en el cual se espera que dichos volúmenes de combustible sean consumidos y dentro de la línea de combustible en el estado consolidado de resultados a partir de enero de 2017.

Al 31 de diciembre de 2016 y 2017, el valor razonable de opciones asiáticas de compra US Gulf Coast Jet Fuel 54 resultó en Ps.867.8 millones y Ps.497.4 millones, respectivamente, la cual fue presentada como parte de los activos financieros dentro del estado consolidado de posición financiera. El monto del costo de las coberturas derivadas de los cambios en el valor extrínseco de dichas opciones al 31 de diciembre de 2017, reconocido dentro de la utilidad integral, ascendió a un monto de Ps.163.8 millones (comparado al costo positivo de cobertura en 2016 el cual ascendió a Ps.218.0 millones), el cual será reciclado al costo de combustible durante 2018, en la misma forma en que expiren las opciones sobre una base mensual y en la medida que se consuma el combustible. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017 el costo neto de estas opciones recicladas al costo de nuestro combustible totalizó Ps.112.7 millones, Ps.305.2 millones y Ps.27.0 millones, respectivamente.

- (ii) *Riesgo cambiario.* El riesgo cambiario es el riesgo que consiste en que el valor real de los flujos de efectivo en el futuro pueda fluctuar debido a los cambios en las tasas de cambio. Nuestra exposición al riesgo cambiario se relaciona principalmente con nuestras actividades de operación (cuando los ingresos o gastos se encuentran denominados en una moneda diferente al peso). La exposición al riesgo cambiario se relaciona con las cantidades a ser pagadas, ya sean gastos y/o pagos, que se encuentran denominadas o vinculadas al dólar. Para mitigar este riesgo, podemos utilizar instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

Durante el año de terminado el 31 de diciembre de 2017, la Compañía contrató instrumentos financieros derivados en forma de *forwards* en moneda extranjera por dólares estadounidenses, para cubrir aproximadamente el 9% de los gastos de arrendamiento de aeronaves para la segunda mitad de 2017. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2016, la Compañía no celebró contratos de instrumentos financieros derivados sobre riesgo cambiario.

Todas las posiciones de la Compañía en los contratos de moneda extranjera vencieron durante la segunda mitad de 2017 (agosto, septiembre, noviembre y diciembre), por lo tanto, no existe saldo pendiente al 31 de diciembre de 2017. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, la pérdida neta en los contratos de instrumentos financieros derivados forward en moneda extranjera fue de Ps.11,290, la cual se reconoció como parte de los gastos de arrendamiento en los estados de resultados consolidados.

Nuestra exposición al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017 era una posición neta de activos de EUA\$390.1 millones, EUA\$ 584.5 millones y EUA\$567.5 millones, respectivamente.

- (iii) *Riesgo en las tasas de interés.* El riesgo en las tasas de interés es el riesgo que consiste en que el valor real de los flujos de efectivo en el futuro pueda fluctuar debido a los cambios en las tasas de interés. Nuestra exposición al riesgo de cambios en las tasas de interés se relaciona principalmente a nuestra deuda a largo plazo y a nuestras obligaciones bajo los contratos de arrendamiento con tasas de interés flotantes. Al 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, tuvimos contratos de cobertura vigentes en la forma de swaps con un valor razonable de Ps.55.8 millones, Ps.14.1 millones y Ps.0 millones, respectivamente. Estos instrumentos se han incluido como pasivos en nuestro estado consolidado de posición financiera. En 2015, 2016 y 2017, la pérdida reportada en dichos instrumentos fue de Ps.46.5 millones, Ps.48.8 millones y Ps.13.8 millones, respectivamente, la cual fue registrada como parte de los gastos de renta de equipo de vuelo en el estado consolidado de resultados.

La siguiente tabla señala los pagos a ser realizados conforme a nuestros pasivos financieros:

|                                         | Al 31 de diciembre de 2017 |                     |                     |                     |
|-----------------------------------------|----------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
|                                         | Dentro de un año           | Uno a cinco años    | En cinco años o más | Total               |
| (En miles pesos)                        |                            |                     |                     |                     |
| <b>Préstamos que devengan intereses</b> |                            |                     |                     |                     |
| Anticipos para la compra de aeronaves   | Ps.1,449,236               | Ps.1,079,152        | Ps. —               | Ps.2,528,388        |
| Capital de trabajo de corto plazo       | 948,354                    | —                   | —                   | 948,354             |
| <b>Total</b>                            | <b>Ps.2,397,590</b>        | <b>Ps.1,079,152</b> | <b>Ps. —</b>        | <b>Ps.3,476,742</b> |

*Impuesto diferido.* Contabilizamos el impuesto sobre la renta utilizando el método de pasivos. Los impuestos diferidos se registran sobre la base de las diferencias entre la base de los estados financieros consolidados y la base impositiva de los activos y pasivos y de pérdidas y créditos fiscales disponibles de ejercicios anteriores. En la evaluación de nuestra habilidad para reconocer los impuestos diferidos sobre activos, nuestra administración considera la probabilidad de que una parte o la totalidad de los impuestos diferidos sobre activos sean reconocidos. En la evaluación de nuestra capacidad para la utilización de impuestos sobre activos

diferidos, consideramos toda la evidencia, tanto la positiva como la negativa en la determinación de los futuros ingresos que sean sujetos a impuestos con base en la jurisdicción. Al 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, tuvimos pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por las cantidades de Ps.194.5 millones, de Ps.111.1 millones y Ps.1.5 mil millones, respectivamente. Estas pérdidas se encuentran relacionadas con nuestras operaciones y las operaciones de nuestras subsidiarias sobre una base independiente, las cuales conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta podrán ser compensadas contra el ingreso gravable generado en los siguientes diez años y no podrán ser utilizadas para compensar el ingreso gravable en otros lugares en nuestro grupo consolidado. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, utilizamos pérdidas fiscales por Ps.1.6 mil millones, Ps.195.1 millones y Ps.16.4 millones, respectivamente.

### Impuestos de Centroamérica (Guatemala y Costa Rica)

De conformidad con la Ley de Impuesto Sobre la Renta en Guatemala, bajo el régimen de beneficios de actividades mercantiles, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2017, generamos una pérdida de operación, sobre la cual no registramos un activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la ley del impuesto a la renta corporativo de Costa Rica, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016, la Compañía generó pérdidas operativas netas para las cuales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

*Deterioro de activos de larga duración.* El valor en libros de las refacciones, mobiliario y equipo es revisado para determinar si existen indicios de deterioro cuando eventos o cambios en circunstancias indican que el valor en libros podría no ser recuperable. Las pérdidas acumuladas por deterioro se muestran como una reducción en el valor en libros de refacciones rotables, mobiliario y equipo.

Registramos los cargos por deterioro de activos de larga duración utilizados en nuestras operaciones cuando eventos y circunstancias indican que los activos pueden verse deteriorados o cuando el valor en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable, el cual es el mayor entre su valor de mercado menos el costo de venta y su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en un modelo de flujo de efectivo descontado, en el que se utilizan nuestras proyecciones sobre los resultados de operaciones para

el futuro cercano. El importe recuperable de activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la preparación de proyecciones y a la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

Al 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, no se registraron cargos por deterioro relacionados con nuestros activos de larga duración.

*Estimación para pérdidas crediticias.* Se constituye una reserva para pérdidas crediticias cuando existen pruebas objetivas de que no seremos capaces de cobrar todas las cantidades adeudadas conforme a los términos originales de las cuentas por cobrar. Al 31 de diciembre de 2015, 2016 y 2017, la estimación para pérdidas crediticias fue de Ps.24.6 millones, de Ps.19.3 millones y de Ps.17.8 millones, respectivamente.

## (i) Resultados de Operaciones

### Ingresos operativos 2016 comparado con 2017

|                                                                       | Por los años terminados el 31 de diciembre de                        |            |           |        |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------|-----------|--------|
|                                                                       | 2016                                                                 | 2017       | Variación |        |
| <b>Ingresos operativos</b>                                            | <b>(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)</b> |            |           |        |
| Pasajeros                                                             | 17,790,130                                                           | 17,791,317 | 1,187     | 0.0%   |
| Otros ingresos por servicios                                          | 5,722,321                                                            | 7,054,058  | 1,331,737 | 23.3%  |
| Total ingresos operativos                                             | 23,512,451                                                           | 24,845,375 | 1,332,924 | 5.7%   |
| <b>Información operativa</b>                                          |                                                                      |            |           |        |
| Capacidad (en miles de ASMs)                                          | 16,703,949                                                           | 18,860,950 | 2,157,001 | 12.9%  |
| Factor de ocupación reservado                                         | 86%                                                                  | 84%        |           | 2.0pp  |
| Pasajeros reservados (en miles)                                       | 15,005                                                               | 16,427     | 1,422     | 9.5%   |
| Tarifa promedio por pasajero reservado                                | 1,189                                                                | 1,086      | (103)     | (8.6%) |
| Ingresos promedio derivados de otros servicios por pasajero reservado | 381                                                                  | 429        | 48        | 12.6%  |
| Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)                        | 14,325,898                                                           | 15,917,246 | 1,591,348 | 11.1%  |

*Ingresos por pasajero.* El ligero incremento en el ingreso por pasajero en 2017 como consecuencia principalmente del crecimiento en nuestra capacidad en ASMs en un 12.9% derivada de la incorporación de dos nuevas aeronaves netas lo cual fue parcialmente compensado por una tarifa promedio más baja por pasajero reservado en un 8.6% comparado con el mismo periodo del año anterior. Nuestro tráfico es

medido en términos de RPMs y incrementó en 11.1% en 2017, también como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota.

*Otros ingresos por servicios.* El incremento del 23.3% en otros ingresos por servicios en 2017 fue resultado del aumento en el volumen del número de pasajeros que decidió comprar nuestros servicios adicionales. Seguimos implementando nuestra estrategia de tarifa desagregada, así como también, continuamos estimulación de la demanda. Particularmente, durante 2017, nuestros ingresos por servicios aumentaron debido a mejores ingresos por cobro de la primera maleta documentada y un incremento en el consumo de servicios adicionales en combo.

### 2015 comparado con 2016

|                              | Por los años terminados el 31 de diciembre de                        |            |           |       |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------|-----------|-------|
|                              | 2015                                                                 | 2016       | Variación |       |
| <b>Ingresos operativos</b>   | <b>(En miles de pesos, excepto por % y la información operativa)</b> |            |           |       |
| Pasajeros                    | 14,130,365                                                           | 17,790,130 | 3,659,765 | 25.9% |
| Otros ingresos por servicios | 4,049,339                                                            | 5,722,321  | 1,672,982 | 41.3% |
| Total ingresos operativos    | 18,179,704                                                           | 23,512,451 | 5,332,747 | 29.3% |

| <b>Información operativa</b>                                          |            |            |           |        |
|-----------------------------------------------------------------------|------------|------------|-----------|--------|
| Capacidad (en miles de ASMs)                                          | 14,052,298 | 16,703,949 | 2,651,651 | 18.9%  |
| Factor de ocupación reservado                                         | 82%        | 86%        | —         | 4.0 pp |
| Pasajeros reservados (en miles)                                       | 11,983     | 15,005     | 3,002     | 25.2%  |
| Tarifa promedio por pasajero reservado                                | 1,181      | 1,189      | 8         | 0.7%   |
| Ingresos promedio derivados de otros servicios por pasajero reservado | 338        | 381        | 43        | 12.9%  |
| Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)                        | 11,561,859 | 14,325,898 | 2,764,039 | 23.9%  |

*Ingresos por pasajero.* El incremento del 25.9% en el ingreso por pasajeros en 2016 fue consecuencia principalmente del crecimiento en nuestra capacidad de ASMs derivada de la incorporación de 13 nuevas aeronaves netas y la estimulación de la demanda. Nuestro tráfico medido en términos de RPMs incrementó en 23.9% en 2016, también como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota. Adicionalmente, nuestra tarifa promedio por pasajero reservado aumentó 0.7% con relación al año anterior.



*Otros ingresos por servicios.* El incremento del 41.3% en otros ingresos por servicios en 2016 fue resultado del aumento en el volumen del número de pasajeros que decidió comprar nuestros otros ingresos por servicios. Asimismo, continuamos implementando estrategia de tarifa desagregada, así como también, continuamos estimulación de la demanda.

### Gastos de operación, neto 2016 comparado con 2017

|                                               | Por los años terminados el 31 de diciembre de |                   |                  |              |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------|------------------|--------------|
|                                               | 2016                                          | 2017              | Variación        |              |
|                                               | (En miles de pesos, excepto por %)            |                   |                  |              |
| Otros ingresos operativos                     | (496,742)                                     | (96,765)          | 399,977          | (80.5%)      |
| Combustible                                   | 5,741,403                                     | 7,255,636         | 1,514,233        | 26.4%        |
| Renta de equipo de vuelo                      | 5,590,058                                     | 6,072,502         | 482,444          | 8.6%         |
| Gastos de navegación, aterrizaje y despegue   | 3,272,051                                     | 4,009,915         | 737,864          | 22.6%        |
| Sueldos y beneficios                          | 2,419,537                                     | 2,823,647         | 404,110          | 16.7%        |
| Gastos de venta, mercadotecnia y distribución | 1,413,348                                     | 1,691,524         | 278,176          | 19.7%        |
| Gastos de mantenimiento                       | 1,344,110                                     | 1,433,147         | 89,037           | 6.6%         |
| Otros gastos operativos                       | 952,452                                       | 1,088,440         | 135,988          | 14.3%        |
| Depreciación y amortización                   | 536,543                                       | 548,687           | 12,144           | 2.3%         |
| <b>Total gastos operativos, neto</b>          | <b>20,772,760</b>                             | <b>24,826,733</b> | <b>4,053,973</b> | <b>19.5%</b> |

El total de gastos de operación neto, incrementó 19.5% en 2017, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones y otros factores que se explican más adelante.

*Otros ingresos operativos.* Los otros ingresos operativos disminuyeron en Ps.400.0 millones o 80.5% en 2017, debido principalmente a un menor número de operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves, lo que resulto en un menor margen de utilidad realizada durante 2017.

*Combustible.* El gasto de combustible incrementó 26.4% en 2017, como resultado del aumento en el costo promedio de combustible por galón de 18.1% y un incremento por aumento en el consumo de galones en un 7.0%, esto como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota y de un aumento de 6.1% en nuestros despegues.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016 contratamos opciones asiáticas de combustible. Estos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables, por lo que para el ejercicio terminado el 31 de diciembre del 2017 el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo de combustible fue de Ps.26.9 millones.

*Renta de equipo de vuelo.* Los gastos por renta de equipo de vuelo en 2017 incrementaron 8.6%. Dicho incremento se debió principalmente a: (i) un incremento de Ps.821.4 millones relacionados con la operación del año completo de nueve y ocho aeronaves A320 y A321, respectivamente, (ii) incremento en el gasto de renta de aeronaves y motores de Ps.9.5 millones en relación con dos aeronaves nuevas netas recibidas durante 2017 y, (iii) la depreciación de aproximadamente 1.5% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar, lo que afectó negativamente nuestras gastos de rentas en término de pesos por un monto de Ps.57.8 millones. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por (i) Ps.237.2 millones relacionados con la desincorporación de cuatro aeronaves de nuestra flota durante el año de 2016, (ii) una disminución en nuestra renta suplementaria y contingente de Ps.142.7 millones y (iii) una disminución en otros gastos de renta de Ps.26.3 millones.

*Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.* El incremento del 22.6% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2017, se debió principalmente a un aumento de 6.2% en el número de aeropuertos atendidos durante 2017. Adicionalmente, nuestras operaciones (medidas en términos de despegues) incrementó 6.1% durante 2017. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por los incentivos recibidos de los grupos aeroportuarios generados por el crecimiento en nuestras operaciones.

*Salarios y beneficios.* El incremento del 16.7% en salarios y beneficios en 2017, se debió principalmente al aumento en el número de empleados de 4.4%, debido al crecimiento de nuestras operaciones y al tamaño de nuestra flota. Adicionalmente, la compensación variable de nuestros empleados incrementó debido también al aumento de nuestras operaciones en 2017 (Ver "Administración – Recursos Humanos").

*Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.* El incremento de 19.7% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió a los esfuerzos adicionales de mercadotecnia y distribución para promover nuestras nuevas rutas y destinos.

*Gastos de mantenimiento.* El incremento en un 6.6% en gastos de mantenimiento en 2017, se debió principalmente al aumento en nuestros gastos de mantenimiento en dólares debido a la depreciación del 1.5% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de 2017. Adicionalmente, durante el año de 2017 el tamaño de nuestra flota incrementó en un 2.9% como resultado de incorporar dos aeronaves nuevas netas a nuestra flota.

*Otros gastos operativos.* Otros gastos operativos incremento 14.3% en 2017. Lo anterior se debió principalmente al incremento en gastos adicionales administrativos, soporte técnico y de comunicación necesarios para el crecimiento de nuestras operaciones. Adicionalmente, durante 2017 nuestros otros gastos operativos en dólares incrementaron debido a la depreciación del 1.5% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de 2017.

*Depreciación y amortización.* La depreciación y amortización incrementó 2.3% en 2017, principalmente como resultado de la amortización de eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota, los cuales son registrados bajo el método de diferimiento. Durante 2017 y 2016, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento por Ps.382.7 millones y Ps.404.7 millones, respectivamente. Estos montos se presentan dentro del rubro de mejoras a equipos arrendados.

#### 2015 comparado con 2016

|                                               | Por los años terminados el 31 de diciembre de |                   |                  | Variación    |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------|------------------|--------------|
|                                               | 2015                                          | 2016              |                  |              |
| (En miles de pesos, excepto por %)            |                                               |                   |                  |              |
| Otros ingresos operativos                     | (193,155)                                     | (496,742)         | (303,587)        | >100%        |
| Combustible                                   | 4,721,108                                     | 5,741,403         | 1,020,295        | 21.6%        |
| Renta de equipo de vuelo                      | 3,525,336                                     | 5,590,058         | 2,064,722        | 58.6%        |
| Gastos de navegación, aterrizaje y despegue   | 2,595,413                                     | 3,272,051         | 676,638          | 26.1%        |
| Sueldos y beneficios                          | 1,902,748                                     | 2,419,537         | 516,789          | 27.2%        |
| Gastos de venta, mercadotecnia y distribución | 1,088,805                                     | 1,413,348         | 324,543          | 29.8%        |
| Gastos de mantenimiento                       | 874,613                                       | 1,344,110         | 469,497          | 53.7%        |
| Otros gastos operativos                       | 697,786                                       | 952,452           | 254,666          | 36.5%        |
| Depreciación y amortización                   | 456,717                                       | 536,543           | 79,826           | 17.5%        |
| <b>Total gastos operativos, neto</b>          | <b>15,669,371</b>                             | <b>20,772,760</b> | <b>5,103,389</b> | <b>32.6%</b> |

El total de gastos de operación neto, incrementó 32.6% en 2016, principalmente como resultado del crecimiento de nuestras operaciones y otros factores que se explican más adelante.

*Otros ingresos operativos.* Los otros ingresos operativos aumentaron en Ps.303.6 millones o >100% en 2016, debido principalmente a un mayor número de operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves lo que resulto en un mayor margen de utilidad realizada durante en 2016.

*Combustible.* El gasto de combustible incrementó 21.6% en 2016, como resultado del aumento en el costo promedio de combustible por galón de 1.4% y un incremento por aumento en el consumo de galones de 19.9%, respectivamente, esto como consecuencia del incremento en el tamaño de nuestra flota y de un aumento de 15.8% en nuestros despegues.

Adicionalmente, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015 contratamos opciones asiáticas de combustible. Estos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables, por lo que para el ejercicio terminado el 31 de diciembre del 2016 el valor extrínseco de estas opciones reciclado al costo de combustible fue de Ps.305.2 millones.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015, celebramos contratos de instrumentos financieros derivados (swaps sobre US Gulf Coast Jet Fuel 54) que generaron una pérdida de Ps.128.3 millones. Dichos instrumentos calificaron como coberturas para efectos contables, por lo que los resultados fueron presentados como parte del costo del combustible. Todas estas posiciones vencieron al 30 de junio de 2015, por lo que no se reconoció valor razonable al 31 de diciembre de 2015.

*Renta de equipo de vuelo.* Los gastos por renta de equipo de vuelo en 2016 incrementaron 58.6%. Dicho incremento se debió principalmente a: (i) un incremento neto en rentas suplementarias y contingentes de Ps.853.7 millones, (ii) la depreciación de aproximadamente 17.7% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar, lo que afectó negativamente nuestros gastos de rentas en término de pesos por un monto de Ps.508.8 millones, (iii) incremento en el gasto de arrendamiento de aeronaves y motores relacionado con la incorporación de 13 aeronaves nuevas netas y tres motores nuevos en nuestra flota por un monto de Ps.475.1 millones, y (iv) un incremento de Ps.263.6 millones relacionado con la operación del año completo de las siete nuevas aeronaves A320 recibidas durante 2015. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por la disminución de otros gastos de rentas por Ps.36.2 millones.

*Gastos de navegación, aterrizaje y despegue.* El incremento del 26.1% en gastos de navegación, aterrizaje y despegue en 2016, se debió principalmente a un aumento de 6.6% en el número de aeropuertos que atendemos. Adicionalmente, incrementó 15.8% nuestras operaciones (medidas en términos de despegues) durante 2016. Estos incrementos fueron parcialmente compensados por los incentivos recibidos de los grupos aeroportuarios generados por el crecimiento en nuestras operaciones.

*Salarios y beneficios.* El incremento del 27.2% en salarios y beneficios en 2016, se debió principalmente al aumento en el número de empleados de 37.7%, debido al crecimiento de nuestras operaciones y al tamaño de nuestra flota. Adicionalmente, la compensación variable de nuestros empleados incrementó debido también al aumento de nuestras operaciones en 2016 (Ver "Administración - Recursos Humanos").

*Gastos de venta, mercadotecnia y distribución.* El incremento de 29.8% en el gasto de venta, mercadotecnia y distribución se debió principalmente al incremento del 29.3% en nuestros ingresos operativos, así como de los esfuerzos adicionales de mercadotecnia para promover nuestras nuevas rutas.

*Gastos de mantenimiento.* El incremento en un 53.7% en gastos de mantenimiento en 2016, fue resultado de un incremento del 23.2% en el tamaño de nuestra flota debido a la adición de 13 aeronaves netas en 2016. Adicionalmente, durante 2016 nuestros gastos de mantenimiento en una base de pesos incrementaron debido a la depreciación del 17.7% en el tipo de cambio promedio del peso frente al dólar de 2016.

*Otros gastos operativos.* Otros gastos operativos incremento 36.5% en 2016. Lo anterior se debió principalmente al incremento en gastos adicionales administrativos, soporte técnico y de comunicación necesarios para el crecimiento de nuestras operaciones.

*Depreciación y amortización.* La depreciación y amortización incrementó 17.5% en 2016, principalmente como resultado de la amortización de eventos mayores de mantenimiento asociados con la edad de nuestra flota, los cuales son registrados bajo el método de diferimiento. Durante 2015 y 2016, registramos como amortización de eventos mayores de mantenimiento por Ps.352.9 millones y Ps.404.7 millones, respectivamente. Estos montos se presentan dentro del rubro de mejoras a equipos arrendados.

## Resultados operativos 2016 comparado con 2017

|                               | Al 31 de diciembre de                     |            |             | Variación |
|-------------------------------|-------------------------------------------|------------|-------------|-----------|
|                               | 2016                                      | 2017       |             |           |
| <b>Resultados operativos</b>  | <b>(En miles de pesos, excepto por %)</b> |            |             |           |
| Total ingresos operativos     | 23,512,451                                | 24,845,375 | 1,332,924   | 5.7%      |
| Total gastos operativos, neto | 20,772,760                                | 24,826,733 | 4,053,973   | 19.5%     |
| <b>Utilidad de operación</b>  | 2,739,691                                 | 18,642     | (2,721,049) | (99.3%)   |

*Utilidad operativa.* Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una utilidad operativa de Ps.18.6 millones en 2017, lo que representó una disminución del 99.3% comparado con nuestro ingreso operativo de Ps.2.7 mil millones durante el mismo periodo de 2016.

## 2015 comparado con 2016

|                               | Al 31 de diciembre de                     |            |           | Variación |
|-------------------------------|-------------------------------------------|------------|-----------|-----------|
|                               | 2015                                      | 2016       |           |           |
| <b>Resultados operativos</b>  | <b>(En miles de pesos, excepto por %)</b> |            |           |           |
| Total ingresos operativos     | 18,179,704                                | 23,512,451 | 5,332,747 | 29.3%     |
| Total gastos operativos, neto | 15,669,371                                | 20,772,760 | 5,103,389 | 32.6%     |
| <b>Utilidad de operación</b>  | 2,510,333                                 | 2,739,691  | 229,358   | 9.1%      |

*Utilidad operativa.* Como resultado de los factores antes mencionados, obtuvimos una utilidad operativa de Ps.2.7 mil millones en 2016, lo que representó un incremento del 9.1% comparado con nuestro ingreso operativo de Ps.2.5 mil millones durante el mismo periodo de 2015.

## Resultados financieros 2016 comparado con 2017

|                                     | Al 31 de diciembre de                     |           |             | Variación |
|-------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|-------------|-----------|
|                                     | 2016                                      | 2017      |             |           |
| <b>Resultados financieros</b>       | <b>(En miles de pesos, excepto por %)</b> |           |             |           |
| Ingresos financieros                | 102,591                                   | 105,795   | 3,204       | 3.1%      |
| Costos financieros                  | (35,116)                                  | (86,357)  | (51,241)    | >100.0%   |
| Utilidad (pérdida) cambiaria, neta  | 2,169,505                                 | (793,854) | (2,963,359) | n.a.      |
| <b>Total resultados financieros</b> | 2,236,980                                 | (774,416) | (3,011,396) | n.a.      |

**Resultados financieros.** La variación en los resultados financieros, se debió principalmente al registro de la pérdida cambiaria durante el 2017 a diferencia de la ganancia obtenida durante 2016.

Durante 2017 registramos una pérdida de Ps.793.9 millones que resultó de la apreciación del 4.5% del peso frente al dólar comparado con el mismo periodo del año anterior, y de nuestra posición neta activa en dólares de U.S.\$567.5 millones en 2017. Dicha posición neta activa en dólares resultó principalmente del incremento en nuestro flujo de efectivo y equivalentes, depósito para renta de equipo de vuelo y depósito para mantenimiento de equipo de vuelo.

Adicionalmente, nuestros ingresos financieros aumentaron Ps.3.2 millones, debido principalmente al incremento en inversiones a corto plazo. Nuestros costos financieros aumentaron Ps.51.2 millones, debido principalmente a un aumento en las comisiones de cartas de crédito y en los intereses derivados de la deuda financiera.

#### 2015 comparado con 2016

|                                     | Al 31 de diciembre de                     |                  |                  | Variación       |
|-------------------------------------|-------------------------------------------|------------------|------------------|-----------------|
|                                     | 2015                                      | 2016             |                  |                 |
| <b>Resultados financieros</b>       | <b>(En miles de pesos, excepto por %)</b> |                  |                  |                 |
| Ingresos financieros                | 47,034                                    | 102,591          | 55,557           | >100%           |
| Costos financieros                  | (21,703)                                  | (35,116)         | (13,413)         | 61.8%           |
| Utilidad cambiaria, neta            | 966,554                                   | 2,169,505        | 1,202,951        | >100%           |
| <b>Total resultados financieros</b> | <b>991,885</b>                            | <b>2,236,980</b> | <b>1,245,095</b> | <b>&gt;100%</b> |

**Resultados financieros.** La variación en los resultados financieros, se debió principalmente al registro de la ganancia cambiaria. Esta utilidad derivó de la significativa depreciación del 20.1% del peso frente al dólar y de nuestra posición neta activa en dólares de U.S.\$584.5 millones en 2016. Dicha posición neta activa en dólares resultó principalmente del incremento en nuestro flujo de efectivo y equivalentes, depósito para renta de equipo de vuelo y depósito para mantenimiento de equipo de vuelo.

Adicionalmente, nuestros ingresos financieros aumentaron Ps.55.6 millones, debido principalmente al incremento en nuestro efectivo y equivalentes durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016, lo que originó el incremento en inversiones a corto plazo.

#### Impuesto sobre la utilidad y utilidad neta 2016 comparado con 2017

|                                                     | Al 31 de diciembre de                     |                  |                    | Variación   |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------|--------------------|-------------|
|                                                     | 2016                                      | 2017             |                    |             |
| <b>Utilidad (pérdida) neta</b>                      | <b>(En miles de pesos, excepto por %)</b> |                  |                    |             |
| Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad | 4,976,671                                 | (755,774)        | (5,732,445)        | n.a.        |
| Impuestos a la utilidad                             | (1,457,182)                               | 161,175          | 1,618,357          | n.a.        |
| <b>Utilidad neta</b>                                | <b>3,519,489</b>                          | <b>(594,599)</b> | <b>(4,114,088)</b> | <b>n.a.</b> |

Registramos una pérdida neta de Ps.594.6 millones en 2017, en comparación con la utilidad neta de Ps.3.5 mil millones en 2016. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016 reconocimos un gasto y un beneficio fiscal de Ps.161.2 millones de pesos y Ps.1,457.2 millones, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2017, nuestras pérdidas fiscales ascendían a Ps.1,501.6 millones (Ps.111.1 millones al 31 de diciembre de 2016).

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2017, utilizamos Ps.16.4 millones y Ps.195.1 millones de nuestras pérdidas fiscales disponibles, respectivamente.

La tasa efectiva impositiva durante 2016 y 2017 fue de 29.3% y 21.3%, respectivamente.

#### 2015 comparado con 2016

|                                           | Al 31 de diciembre de                     |                  |                  | Variación    |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------|------------------|--------------|
|                                           | 2015                                      | 2016             |                  |              |
| <b>Utilidad neta</b>                      | <b>(En miles de pesos, excepto por %)</b> |                  |                  |              |
| Utilidad antes de impuestos a la utilidad | 3,502,218                                 | 4,976,671        | 1,474,453        | 42.1%        |
| Impuestos a la utilidad                   | (1,038,348)                               | (1,457,182)      | (418,834)        | 40.3%        |
| <b>Utilidad neta</b>                      | <b>2,463,870</b>                          | <b>3,519,489</b> | <b>1,055,619</b> | <b>42.8%</b> |

Registramos una utilidad neta de Ps.3.5 mil millones en 2016, en comparación con la utilidad neta de Ps.2.5 mil millones en 2015. Al 31 de diciembre de 2016 y 2015, teníamos pérdidas fiscales por Ps.111.1 millones y Ps.194.5 millones, respectivamente.

Estas pérdidas se relacionan con nuestras operaciones, que de conformidad con la Ley del Impuesto sobre la renta vigente en México pueda trasladarse y utilizarse para compensar los ingresos gravables generados en los siguientes diez años. La tasa efectiva impositiva durante 2015 y 2016 fue de 29.7% y 29.3%, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015, utilizamos Ps.195.1 millones y Ps.1.6 mil millones, respectivamente, de nuestras pérdidas fiscales disponibles.

## (ii) Liquidez y Recursos De Capital

### Liquidez

Nuestra principal fuente de liquidez es el efectivo generado por la operación, así mismo, dicha liquidez se utiliza principalmente en capital de trabajo e inversión de capital.

|                                                                      | Por los años terminados el 31 de diciembre de |          |             |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------|-------------|
|                                                                      | 2015                                          | 2016     | 2017        |
|                                                                      | (Miles de pesos)                              |          |             |
| Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación      | 3,069,613                                     | 978,732  | 985,869     |
| Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión      | (601,277)                                     | (27,958) | (2,260,440) |
| Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento | 65,086                                        | 10,765   | 1,398,300   |

En los últimos años, hemos sido capaces de satisfacer nuestras necesidades de capital de trabajo a través del efectivo de nuestras operaciones. Nuestra inversión de capital consiste principalmente en la adquisición de refacciones, mobiliario y equipo, incluyendo los pagos anticipados para la adquisición de aeronaves. En ocasiones, hemos financiado los pagos anticipados relacionados con las aeronaves con líneas de crédito revolventes con bancos comerciales. Obtuvimos compromisos de financiamiento para los pagos anticipados respecto a todas las aeronaves que serán entregadas en hasta el año 2020.

Nuestro efectivo y equivalentes de efectivo disminuyeron en Ps.120.4 millones, de Ps.7.1 mil millones al 31 de diciembre de 2016 a Ps.6.9 mil millones al 31 de diciembre de 2017. Al 31 de diciembre de 2017 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps.7.4 mil millones, de las cuales Ps.4.6 mil millones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps.2.8 mil millones correspondían a cartas de crédito (Ps.1.7 mil millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2016 teníamos

disponibles líneas de crédito por la cantidad de Ps.6.9 mil millones, de las cuales Ps.5.0 mil millones correspondían al financiamiento de la deuda y Ps.1.9 mil millones correspondía a cartas de crédito (Ps.3.7 mil millones no han sido dispuestos).

Contamos con una política de inversión para optimizar el desempeño y garantizar la disponibilidad del efectivo y minimizar el riesgo asociado con la inversión de efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Dicha política provee los lineamientos sobre el saldo mínimo, mezcla de monedas, instrumentos, fechas límite, contrapartes y riesgo de crédito. Al 31 de diciembre de 2017, 94.8% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo se encontraban denominadas en dólares americanos y el 5.2% se encontraban denominadas en pesos. Ver Nota 3 de nuestros estados financieros consolidados incluidos dentro de este reporte anual.

*Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación.* Dependemos principalmente de los flujos de efectivo de nuestra operación para generar capital de trabajo para nuestras operaciones actuales y futuras. Los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación sumaron Ps.985.9 millones y Ps.978.7 millones en 2017 y 2016, respectivamente. El aumento se debió principalmente a una disminución en pagos anticipados y un incremento en pasivos acumulados y proveedores en 2017 en comparación con 2016.

Durante 2016, los flujos netos de efectivo generados por las actividades de operación sumaron Ps.978.7 millones y Ps.3.1 mil millones en 2016 y 2015, respectivamente. La disminución se debió principalmente a un incremento en pagos de depósitos en garantía y pagos anticipados en 2016 en comparación con 2015.

Los flujos netos de efectivo generados por las actividades de operación sumaron Ps.3.1 mil millones y Ps.333.8 millones en 2015 y 2014, respectivamente. El aumento se debió principalmente al incremento de nuestra utilidad por operación en 2015 en comparación con 2014. En adición, en 2015 registramos un incremento en la cobranza, lo que generó mayores flujos de efectivo al término del año.

*Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión.* Durante 2017, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión sumó Ps.2.3 mil millones, que consistió principalmente en pagos anticipados para la adquisición de aeronaves y motores que sumaron Ps.1.7 mil millones, parcialmente compensados por los reembolsos de pagos anticipados sumando Ps.0.2 mil millones. Adicionalmente, registramos otros gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps.0.81 mil millones.

Durante 2016, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión sumó Ps.28.0 millones, que consistió principalmente en pagos anticipados para la adquisición de aeronaves y motores que sumaron Ps.1.3 mil millones, parcialmente compensados por los reembolsos de pagos anticipados sumando Ps.1.7 mil millones. Adicionalmente, registramos otros gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps.416.0 millones.

Durante 2015, el flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión sumó Ps.601.3 millones, que consistió principalmente en pagos anticipados relacionados con la adquisición de aeronaves por una cantidad de Ps.835.5 millones parcialmente compensados por reembolsos de pagos anticipados de Ps.669.7 millones. Adicionalmente, se registraron gastos por inversión de capital relacionados con partes de aeronaves y adquisiciones de refacciones rotables, activos intangibles y costos por mantenimiento mayor netos de bajas de Ps.435.5 millones.

*Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento.* Durante 2017, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps.1.4 mil millones, y consistió principalmente en flujos positivos derivados del incremento de la deuda proveniente de las líneas de crédito revolventes con Banco Santander y Bancomext, que totalizaron Ps.1.5 mil millones, líneas de crédito adicionales para capital de trabajo a corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. y Bank of America México, S.A., por un monto total de Ps.0.9 mil millones, los cuales fueron parcialmente compensados por el pago de anticipos para la compra de aeronaves por un monto de Ps.0.2 mil millones, otros pagos de créditos de capital de trabajo por Ps.0.7 mil millones y el pago de intereses por Ps 0.1 mil millones.

Durante 2016, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de Ps.10.8 millones, y consistió principalmente en flujos positivos derivados del incremento de la deuda proveniente de las líneas de crédito revolventes con Banco Santander y Bancomext, que totalizaron Ps.1.0 mil millones, líneas de crédito adicionales para capital de trabajo a corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. y Bank of America México, S.A., por un monto total de Ps.716.0 millones, los cuales fueron parcialmente compensados por el pago de anticipos para la compra de aeronaves por un monto de Ps.1.5 mil millones, otros pagos financieros por Ps.134.7 millones y el pago de intereses por Ps.39.4 millones.

Durante 2015, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento totalizó Ps.65.1 millones, que consistió principalmente en flujos positivos provenientes del crédito revolviente con Banco Santander y Bancomext sumando Ps.924.6

millones, compensado parcialmente por los pagos a los anticipos del financiamiento de adquisición de aeronaves por un importe neto acumulado de Ps.23.5 millones, parcialmente compensado por pagos de financiamiento de pagos anticipados de entrega de aeronaves por un monto neto acumulado de Ps.801.3 millones, un interés pagado de Ps.41.5 millones y otros pagos a financiamientos menores de Ps.40.1 millones.

### Contratos de Crédito

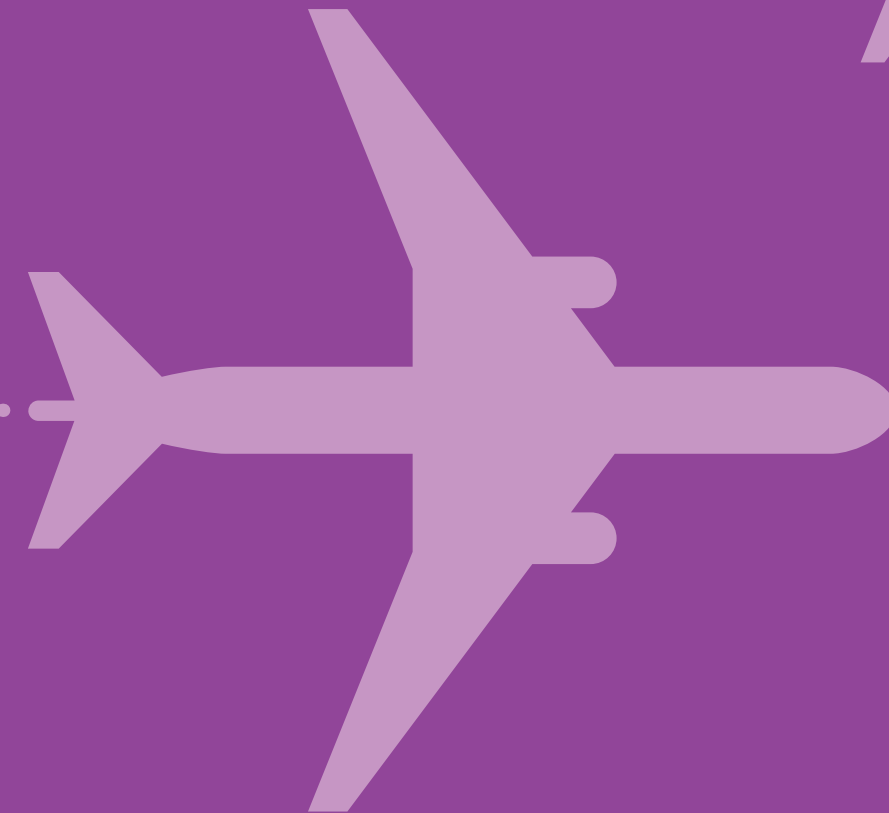
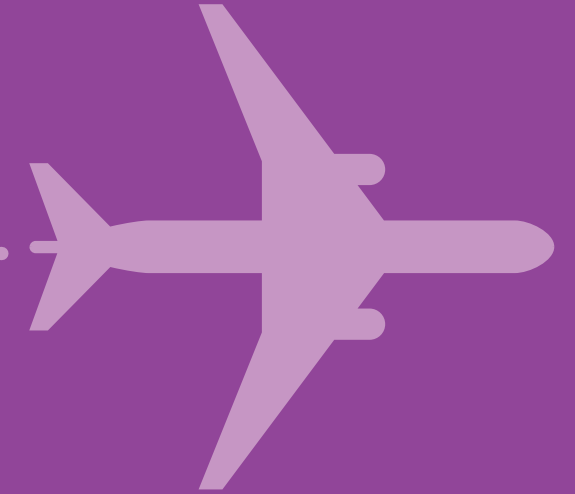
La línea de crédito revolviente con Banco Santander México y Bancomext, de fecha 27 de julio de 2011, modificada el 1 de agosto de 2013, el 28 de febrero de 2014 y 27 de noviembre de 2014, bajo la cual somos garantes, cuya tasa es variable, proporciona financiamiento de los pagos anticipados para la compra de diecinueve aeronaves Airbus A320. El 25 de agosto de 2015 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de ocho aeronaves adicionales Airbus A320. El 30 de noviembre de 2016 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de 22 aeronaves Airbus A320 bajo nuestro contrato de compraventa con Airbus.

El monto total principal de esta línea de crédito revolviente es de hasta EUA\$199.6 millones, de los cuales EUA\$113.1 millones es proporcionada por Banco Santander México y EUA\$86.5 millones por Bancomext. Este crédito tiene una tasa de interés anual de LIBOR a tres meses más un diferencial de acuerdo a las condiciones contractuales en cada disposición en un rango de 1.99 a 2.25 puntos porcentuales. La fecha de vencimiento es el 31 de mayo del 2021. Cualquier cantidad pagada puede ser dispuesta nuevamente hasta el 31 de octubre de 2020. Esta línea de crédito revolviente podría limitar nuestra capacidad, entre otras cosas, para declarar y pagar dividendos en el caso de incumplimiento con los términos de pago previstos por el mismo, disponer de determinados activos, incurrir en deuda y crear ciertos gravámenes.

En diciembre de 2017, celebramos un contrato de crédito de capital de trabajo de corto plazo con Banco Nacional de México, S.A. por un monto de Ps.948.4 millones, con una tasa anual igual a la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a plazo de 28 días más un diferencial en el rango de 20 a 80 puntos base de acuerdo a las condiciones contractuales de cada desembolso.

Al 31 de diciembre de 2017, estábamos al corriente con nuestros pagos de principal e intereses, así como en cumplimiento con las obligaciones al ampro de nuestros contratos de crédito y la línea de crédito revolviente.





## Contacto

### Oficinas Corporativas

Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70  
Piso 13, Torre B  
Colonia Zedec Santa Fe  
C.P. 01210, Ciudad de México

### Relación con Inversionistas

+5255 52616444  
ir@volaris.com