



RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE Y NUEVE MESES DE 2014

PRINCIPALES RESULTADOS

- * En el 3T14 los ingresos totales de INTERJET totalizaron \$ 3,643.4 millones de pesos, que representó un incremento del 9.9% sobre los ingresos generados en el 3T13. Acumulado a 9M14 los ingresos totales de INTERJET totalizaron \$ 9,693.6 millones de pesos, que representó un incremento del 11.1% sobre los ingresos generados en 9M13.
- * El *Yield* se incrementó un 4.5% en el 3T14, llegando a \$1.38 pesos en comparación con \$1.32 pesos en el mismo periodo de 2013. El *Yield* se incrementó un 7.5% en 9M14, llegando a \$1.41 pesos en comparación con \$1.31 pesos en el mismo periodo de 2013
- * En el 3T14 la utilidad de operación se disminuyó 29.4% de una utilidad de \$294.0 millones de pesos en 3T13 a una utilidad de \$207.7 millones de pesos en el mismo periodo de 2014. Acumulado a 9M14 la utilidad de operación disminuyó 57.3% de una utilidad de \$701.2 millones de pesos en 9M13 a una utilidad de \$ 299.2 millones de pesos en 9M14.
- * En el 3T14 el UAFIDAR se disminuyó 4.7% en comparación con el mismo periodo de 2013, llegando a \$742.9 millones de pesos con un margen del 20.4%, respecto a los ingresos totales. Acumulado a 9M14 el UAFIDAR se disminuyó 7.5% en comparación con el mismo periodo de 2013, llegando a \$1,871.7 millones de pesos, con un margen del 19.3% respecto a los ingresos totales.
- * INTERJET registró una utilidad neta de \$15.3 millones de pesos en el 3T14 y una pérdida acumulada neta de \$46.1 millones de pesos en 9M14

3T= TERCER trimestre y 9M=NUEVE MESES



A continuación presentamos un resumen de la información financiera y operativa consolidada seleccionada, la cual se deriva de la comparación de los estados financieros consolidados internos no auditados de INTERJET del TERCER trimestre y NUEVE MESES de 2014 y 2013.



RESUMEN DE INFORMACION FINANCIERA Y OPERATIVA SELECCIONADA			
CONCEPTO	TERCER TRIMESTRE		
	2014	2013	% DE VAR.
ASK'S (millones)	2,970	2,949	0.7%
RPK'S (millones)	2,266	2,339	(3.1%)
FACTOR DE OCUPACION	76.3%	79.3%	-3.0 pp
PASAJEROS (miles)	2,279	2,291	-0.5%
INGRESOS TOTALES (millones)	3,643	3,315	9.9%
INGRESOS PASAJEROS (millones)	3,122	3,085	1.2%
YIELD (pesos)	1.378	1.319	4.5%
RASK (pesos)	1.227	1.124	9.1%
CASK (pesos)	1.157	1.024	12.9%
CASK (USD)	0.086	0.078	10.0%
CASK EXCLUYENDO FUEL (pesos)	0.767	0.650	18.0%
CASK EXCLUYENDO FUEL (USD)	0.057	0.049	15.0%
RASK - CASK (pesos)	0.070	0.100	(29.9%)
RASK - CASK (excluyendo combustible) (pesos)	0.460	0.475	(3.1%)
UAFIDAR (millones)	743	779	(4.7%)
MARGEN DE UAFIDAR (% de los ingresos totales)	20.4%	23.5%	-3.1pp
RESULTADO DE OPERACIÓN (millones)	208	294	(29.4%)
MARGEN DE OPERACIÓN	5.7%	8.9%	-3.2pp
RESULTADO NETO (millones)	15	181	(91.6%)
MARGEN NETO	0.4%	5.5%	-5.0%



RESUMEN DE INFORMACION FINANCIERA Y OPERATIVA SELECCIONADA			
CONCEPTO	NUEVE MESES		
	2014	2013	% DE VAR.
ASK'S (millones)	8,694	8,264	5.2%
RPK'S (millones)	6,241	6,207	0.6%
FACTOR DE OCUPACION	71.8%	75.1%	-3.3 pp
PASAJEROS (miles)	6,336	6,217	1.9%
INGRESOS TOTALES (millones)	9,694	8,724	11.1%
INGRESOS PASAJEROS (millones)	8,816	8,153	8.1%
YIELD (pesos)	1.413	1.314	7.5%
RASK (pesos)	1.115	1.056	5.6%
CASK (pesos)	1.081	0.971	11.3%
CASK (USD)	0.080	0.074	8.5%
CASK EXCLUYENDO FUEL (pesos)	0.696	0.609	14.4%
CASK EXCLUYENDO FUEL (USD)	0.052	0.046	11.5%
RASK - CASK (pesos)	0.034	0.085	(59.4%)
RASK - CASK (excluyendo combustible) (pesos)	0.419	0.447	(6.3%)
UAFIDAR (millones)	1,872	2,024	(7.5%)
MARGEN DE UAFIDAR (% de los ingresos totales)	19.3%	23.2%	-3.9 pp
RESULTADO DE OPERACIÓN (millones)	299	701	(57.3%)
MARGEN DE OPERACIÓN	3.1%	8.0%	-5.0 pp
RESULTADO NETO (millones)	(46)	326	(114.1%)
MARGEN NETO	(0.5%)	3.7%	-4.2 pp



Entorno de mercado

INTERJET operó durante el 3T14 en un entorno que se caracterizó por los siguientes factores:

- **Ligero crecimiento económico.** En el 3T14 la economía mexicana presentó ligera recuperación en el ritmo de crecimiento económico. El Indicador General de Actividad Económica (IGAE) creció 2.5% en julio 2014 con relación al mismo mes de 2013.
- **Crecimiento del tráfico de pasajeros en la industria nacional.** De acuerdo con cifras publicadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se observó una aceleración en el crecimiento de tráfico de pasajeros, el cual pasó de 9.4% en los primeros 8 meses del 2013 a 9.5% en el mismo periodo del 2014, como resultado de crecimientos de 16.4% en el tráfico de pasajeros en el mercado doméstico y 8.0% en vuelos internacionales
- **Depreciación de la paridad cambiaria promedio.** Durante el 3T de 2014 el peso se depreció 1.8% frente al dólar estadounidense, al pasar de un tipo de cambio promedio de \$12.89 pesos por dólar en el 3T13 a un promedio de \$13.12 pesos por dólar en el 3T14. Por su parte, el tipo de cambio de cierre del trimestre registró una depreciación frente al dólar de 3.77% con relación al cierre del 3T14, al pasar de \$13.00 pesos por dólar al cierre del 2T14 a \$13.49 pesos por dólar al cierre del 3T14.
- **Incremento en los precios de combustible en pesos.** Durante el periodo julio-septiembre de 2014 el precio promedio del combustible por litro pagado por INTERJET registró una ligera disminución del 1.9% en comparación con mismo periodo de 2013, llegando a un precio promedio por *litro* de \$10.73 en comparación con \$10.94 del 3T13.
- **Huracán Odile.** En septiembre de 2014, por el huracán Odile, Interjet canceló 68 vuelos a San Jose del Cabo y la Paz, lo cual representó el 0.97% de la capacidad del mes. INTERJET por ayuda humanitaria transportó 5,100 pasajeros en 66 vuelos. Adicionalmente transportamos 50 toneladas de víveres para damnificados



Ingresos

En el 3T14 los ingresos totales de INTERJET aumentaron 9.9% de \$ 3,315.4 millones de pesos en el 3T13 a \$ 3,643.4 millones de pesos en el 3T14. Este incremento se debió principalmente a un incremento del 201.8% en otros ingresos en comparación con el mismo periodo de 2013, representando el 9.8% del total de ingresos.

Los ingresos por pasajeros aumentaron 1.2%, de \$ 3,084.9 millones de pesos en el 3T13 a \$ 3,122.3 millones de pesos en el 3T14 debido principalmente al incremento del 21.5% en las tarifas promedio internacionales y del 11.4% en las tarifas promedio domésticas. Como resultado del incremento en tarifas el Yield se incrementó 4.5% en el 3T14 comparado con el mismo periodo de 2013, la compañía está constantemente revisando tarifas e itinerarios para maximizar el ingreso; estos incrementos fueron parcialmente compensados por la disminución de la oferta por el cierre de las rutas Mexico – Santana (CAL) y Guadalajara – Santana (CAL).

Los otros ingresos se incrementaron 201.8%, de \$118.6 millones de pesos en el 3T13 a \$327.9 millones de pesos en el 3T14 debido principalmente al aumento de los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros.

Gastos de operación

Los gastos de operación se incrementaron 13.7%, de \$ 3,021.3 millones de pesos en el 3T13 a \$ 3,435.7 millones de pesos en el 3T14. Este incremento se generó principalmente por crecimiento en operaciones por la incorporación de los aviones regionales SSJ100 que originaron mayores costos de turbosina y de mantenimiento, así como mayores gastos de tripulaciones por la contratación y entrenamiento de personal y mayores gastos de publicidad para promoción de las rutas. Al cierre del 3T14 la compañía operaba 9 SSJ100 y 39 A320's.

El costo unitario por ASK en pesos (CASK) registró un incremento del 12.9% con relación al 3T13. Como resultado de mayores gastos de mantenimiento por el crecimiento en el número de operaciones y de aeronaves; mayores gastos por



tripulaciones contratadas y capacitadas; mayores gastos de publicidad por el lanzamiento de nuevas rutas. Por su parte, el CASK excluyendo combustible aumento 18.0% respecto al mismo periodo del año anterior.

Los gastos de combustible en el 3T14 se incrementaron 4.8% principalmente por el incremento en el consumo de combustible como resultado del aumento en las operaciones de aproximadamente 15.9% pasando de 19,432 operaciones en el 3T13 a 22,524 operaciones en el mismo periodo de 2014, parcialmente compensado por una disminución del 1.9% del precio por litro de combustible pagado por la compañía. El costo por ASK's se incrementó 4.1% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos de mantenimiento se incrementaron 34.4%, de \$ 396.0 millones de pesos en el 3T13 a \$ 532.4 millones de pesos en el 3T14 como resultado de un incremento en los servicios a nuestra flota por mayores operaciones así como por el reconocimiento en resultados de las reservas de mantenimiento y condiciones de retorno por la devolución de dos aviones por terminación del plazo de arrendamiento, como resultado el costo por ASK's se incrementó 33.5% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos por servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones se incrementaron 9.0%, de \$ 367.4 millones de pesos en el 3T13 a \$ 400.5 millones de pesos en el 3T14 como resultado de un incremento del 15.9% en el número de operaciones realizadas durante el 3T14 en comparación con el mismo periodo de 2013. El costo por ASK's se incrementó 8.2% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos por sueldos, salarios y prestaciones de tripulaciones aumentaron 28.8%, de \$ 177.7 millones de pesos en el 3T13 a \$ 228.9 millones de pesos en el 3T14 debido principalmente a un aumento del 10.1% en el número de empleados que integran las tripulaciones pasando de 967 en el 3T13 a 1,065 en el mismo periodo de 2014, que incluyó gastos de capacitación y viáticos como resultado de aeronaves adicionales que fueron adquiridas, representando un crecimiento del 700% en la flota operativa de los SSJ100 pasando de 1 a 8 aeronaves. El costo por ASK's se incrementó 27.9% en comparación con el mismo periodo de 2013.



Los gastos de venta y publicidad se incrementaron 26.0%, de \$ 265.4 millones de pesos en el 3T13 a \$ 334.5 millones de pesos en el 3T14 como resultado de un incremento en la publicidad para la promoción de nuevas rutas y a mayores pagos de comisiones bancarias por el incremento en ventas. El costo por ASK's se incrementó 25.1% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos de administración y tecnología se incrementaron 15.3%, de \$ 191.2 millones de pesos en el 3T13 a \$ 220.4 millones de pesos en el 3T14 como resultado de un incremento en personal administrativo y mayores gastos en tecnología para soportar la operación y las ventas. El costo por ASK's se incrementó 14.5% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos por depreciación se incrementaron 55.4%, de \$ 105.5 millones de pesos en el 3T13 a \$ 164.0 millones de pesos en el 3T14 como resultado de flota adicional por la compra de aviones regionales SSJ100 llegando a 9 aviones al cierre del 3T14 en comparación con los 2 aviones al cierre del 2T13. El costo por ASK's se incrementó 54.3% en comparación con el mismo periodo de 2013.

UAFIDAR

La UAFIDAR se disminuyó 4.7% de \$ 779.4 millones de pesos en el 3T13 a \$742.9 millones de pesos en el 3T14. El margen UAFIDAR llegó a un 20.4% en el 3T14, 3.1 puntos porcentuales menor respecto al mismo periodo de 2013.

Resultado de operación

La utilidad de operación disminuyó 29.4% de \$ 294.0 millones de pesos en el 3T13 a \$ 207.7 millones de pesos en el 3T14. Esto se debió principalmente a que en el TERCER trimestre de 2014 los gastos operativos se incrementaron \$414.4 millones de pesos y los ingresos \$328.0 millones de pesos en comparación con el mismo periodo de 2013, por las razones anteriormente mencionadas



Resultado neto

INTERJET registró una utilidad neta de \$ 15.3 millones de pesos en el 3T14 en comparación con una utilidad neta de \$ 180.9 millones de pesos generada en el 3T13.

NUEVE MESES DE 2014

Ingresos

Acumulado a 9M14 los ingresos totales de INTERJET aumentaron 11.1% de \$8,724.5 millones de pesos en 9M13 a \$9,693.6 millones de pesos en 9M14. Este incremento se debió a un incremento del 8.1% en los ingresos por pasajeros en comparación con el mismo periodo de 2013, representando el 90.9% del total de ingresos. Adicionalmente, este incremento se debió a mayores ingresos en el rubro de otros por el aumento de los servicios de mantenimiento de aeronaves a terceros.

Acumulado a 9M14 la oferta de asientos (ASK's) se incrementó en un 5.2% en comparación con el mismo periodo de 2013, principalmente por la apertura de nuevas rutas y el incremento en operaciones por la expansión planeada de la compañía por la incorporación de nueva flota, parcialmente compensados por el cierre de las rutas internacionales de Guadalajara a Santana, Cal y de México a Santana, Cal

Los ingresos por pasajeros aumentaron 8.1%, de \$ 8,153.1 millones de pesos en 9M13 a \$ 8,816.0 millones de pesos en 9M14 debido principalmente al incremento del 23.1% en las tarifas promedio internacionales y del 8.5% en las tarifas promedio domésticas. Como resultado del incremento en tarifas el Yield se incrementó 7.5% en el 3T14 comparado con el mismo periodo de 2013, la compañía está constantemente revisando tarifas e itinerarios para maximizar el ingreso.

Los otros ingresos se incrementaron 82.2%, de \$274.2 millones de pesos en el 3T13 a \$499.7 millones de pesos en el 3T14 debido principalmente al aumento de los ingresos por servicios de mantenimiento a terceros.



Gastos de operación

Los gastos de operación se incrementaron 17.1%, de \$ 8,023.3 millones de pesos en 9M13 a \$ 9,394.3 millones de pesos en 9M14. Este incremento se generó principalmente por crecimiento en operaciones por la apertura nuevas rutas y por la incorporación de aviones regionales SSJ100 que originaron mayores costos de turbosina, de tripulaciones por la contratación y entrenamiento de personal, de publicidad y promoción y por renta de aviones. Al cierre del 3T14 la compañía operaba 9 SSJ100 y 39 A320's.

En 9M14 el costo unitario por ASK en pesos (CASK) registró un incremento del 11.3% con relación al mismo periodo de 2013. Como resultado del incremento del 1.2% del precio promedio por litro del combustible en pesos, pagado por la compañía; mayores gastos por tripulaciones contratadas y capacitadas; mayores gastos de publicidad por el lanzamiento de nuevas rutas y mayores gastos de renta de aviones por flota adicional arrendada. Por su parte, el CASK excluyendo combustible aumento 14.4% respecto al mismo periodo del año anterior.

Los gastos de combustible en 9M14 se incrementaron 11.6% principalmente por el incremento en el consumo de combustible como resultado del aumento en las operaciones de aproximadamente 16.2% pasando de 55,062 operaciones en 9M13 a 63,971 operaciones en el mismo periodo de 2014. Asimismo contribuyo al incremento el aumento del 1.2% del precio promedio por litro de combustible pagado por la compañía, como resultado el costo por ASK's se incrementó 6.1% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos por servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones se incrementaron 17.8%, de \$ 979.7 millones de pesos en 9M13 a \$ 1,154.1 millones de pesos en 9M14 como resultado de un incremento en el número operaciones de aproximadamente 16.2% respecto al mismo periodo de 2013. El costo por ASK's se incrementó 12.0% en comparación del mismo periodo de 2013.

Los gastos por sueldos, salarios y prestaciones de tripulaciones aumentaron 46.3%, de \$ 452.2 millones de pesos en 9M13 a \$ 661.7 millones de pesos en el 9M14 debido principalmente a un aumento del 10.1% en el número promedio empleados que integran las tripulaciones pasando de 967 en 9M13 a 1,065 en el



mismo periodo de 2014, que incluyó gastos de capacitación y viáticos como resultado de aeronaves adicionales que fueron arrendadas y/o adquiridas, representando un crecimiento del 19.5% en la flota operativa pasando de 41 a 48 aeronaves. El costo por ASK's se incrementó 39.1% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos de venta y publicidad se incrementaron 31.8%, de \$ 581.4 millones de pesos en 9M13 a \$ 766.2 millones de pesos en 9M14 como resultado de un incremento en la publicidad para la promoción de nuevas rutas y a mayores pagos de comisiones bancarias por el incremento en ventas. El costo por ASK's se incrementó 25.3% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos de administración y tecnología se incrementaron 23.6%, de \$ 535.5 millones de pesos en 9M13 a \$ 662.0 de pesos en 9M14 como resultado de un incremento en personal administrativo y mayores gastos en tecnología para soportar las operaciones y las ventas. El costo por ASK's se incrementó 17.5% en comparación con el mismo periodo de 2013.

Los gastos por renta se incrementaron 17.9%, de \$ 1,009.2 millones de pesos en 9M13 a \$ 1,189.3 millones de pesos en 9M14 como resultado de un incremento en la flota arrendada. El costo por ASK's se incrementó 12.0% en comparación con el mismo periodo de 2013.

UAFIDAR

La UAFIDAR se disminuyó 7.5% de \$ 2,023.5 millones de pesos en 9M13 a \$ 1,871.7 millones de pesos en 9M14. El margen UAFIDAR llegó a un 19.3% en 9M14, 3.9 puntos porcentuales menor respecto al mismo periodo de 2013.

Resultado de operación

La utilidad de operación disminuyó 57.3% de \$ 701.2 millones de pesos en 9M13 a \$ 299.2 millones de pesos en 9M14. Esto se debió principalmente a que en 9M14 los gastos operativos se incrementaron \$1,371.1 millones de pesos y los ingresos \$969.1 millones de pesos en comparación con el mismo periodo de 2013, por las razones mencionadas anteriormente.



Resultado neto

INTERJET registró una pérdida neta de \$46.1 millones de pesos en 9M14 en comparación con una utilidad neta de \$325.9 millones de pesos generada en 9M13.

Comentarios al estado de situación financiera y liquidez

Al 30 de septiembre de 2014 la compañía tenía \$2,226.8 millones de pesos en Efectivo y equivalentes de efectivo.

El efectivo neto generado por actividades de operación en el 3T14 importó \$802 millones de pesos.

El efectivo neto generado en actividades de inversión refleja principalmente las inversiones en aeronaves y los pagos de reservas de mantenimiento.

El efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento refleja mayores créditos bancarios para la compra de aeronaves y para capital de trabajo.

Contacto Relación con Inversionistas:

Alejandro Beristain/CFO/722-2765300



ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. y Subsidiarias.					
Estados de Resultados Consolidados Condensados Internos (no auditados)					
Datos Históricos del Estado de Resultados	<u>Tres meses Internos</u> terminados al 30 de septiembre		<u>Nueve meses Internos</u> terminados al 30 de septiembre		
	de		de		
	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	
(Históricos en millones de Ps.)					
Ingresos de operación:					
Pasajeros	3,122.3	3,084.9	8,816.0	8,153.1	
Ingresos por servicios complementarios	122.8	111.9	280.4	297.1	
Carga	40.4	0.0	97.5	0.0	
Otros	<u>357.9</u>	<u>118.6</u>	<u>499.7</u>	<u>274.2</u>	
Ingresos de operación totales	3,643.4	3,315.4	9,693.6	8,724.5	
Gastos de operación:					
Turbosina	1,158.5	1,105.4	3,340.4	2,991.9	
Mantenimiento y condiciones de retorno	532.4	396.0	1,145.5	1,067.4	
Servicios de tránsito, tráfico y comunicaciones	400.5	367.4	1,154.1	979.7	
Sueldos, salarios y prestaciones tripulaciones	228.9	177.7	661.7	452.2	
Seguros y servicio a pasajeros	25.4	32.8	92.0	92.8	
Publicidad y Ventas	334.5	265.4	766.2	581.4	
Administrativos y otros	220.4	191.2	662.0	535.5	
Gastos por renta	371.2	379.8	1,189.3	1,009.2	
Depreciación y amortización	<u>164.0</u>	<u>105.5</u>	<u>383.1</u>	<u>313.1</u>	
Gastos de operación totales	3,435.7	3,021.3	9,394.3	8,023.3	
Utilidad (pérdida) de operación	207.7	294.0	299.2	701.2	
Resultado (costo) integral de financiamiento:					
Ingresos por intereses	7.0	6.5	16.4	21.1	
Gasto por intereses	(121.8)	(79.1)	(305.3)	(234.7)	
Ganancia (pérdida) cambiaria	<u>(76.9)</u>	<u>(16.0)</u>	<u>(54.5)</u>	<u>(34.3)</u>	
Total del resultado (costo) integral de financiamiento	(191.8)	(88.5)	(343.4)	(247.9)	
Utilidad antes de participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas e impuestos a la utilidad	15.9	205.5	(44.2)	453.3	
Participación en la utilidad (pérdida) de compañías asociadas	0.0	0.0	0.0	0.0	
Impuesto sobre la renta	<u>(0.6)</u>	<u>(24.7)</u>	<u>(1.9)</u>	<u>(127.4)</u>	
Utilidad (pérdida) neta	15.3	180.9	(46.1)	325.9	



ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. y Subsidiarias.		
Estados de situación financiera consolidados condensados internos 2014 y Auditados 2013		
Información de Balance Interna	<u>Información Interna por el periodo que terminó al 30 de septiembre 2014</u>	<u>Información Auditada por el periodo que terminó al 31 de diciembre 2013</u>
(Históricos en millones de Ps.)		
Activo		
Activo circulante:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$2,226.8	\$2,622.5
Cuentas por cobrar	\$1,195.8	\$413.4
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	\$11.5	\$11.2
Impuestos por recuperar, principalmente impuesto empresarial a tasa única e impuesto al valor agregado	\$74.3	\$227.0
Inventarios	\$654.6	\$190.8
Pagos anticipados	<u>\$1,308.2</u>	<u>\$407.0</u>
Total del activo circulante	\$5,471.2	\$3,871.9
Pagos anticipados	\$767.8	\$1,192.8
Equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo - Neto	\$10,230.0	\$8,688.3
Partes y refacciones rotables de equipo de vuelo	\$505.6	\$0.0
Mantenimiento mayor por amortizar y costos de reparación - Neto	\$153.7	\$0.0
Anticipos de mantenimiento	\$2,961.5	\$2,355.7
Otros activos	\$340.6	\$141.4
Concesión	\$45.7	\$43.8
Depósitos en garantía	<u>\$431.3</u>	<u>\$461.7</u>
Total	<u>\$20,907.4</u>	<u>\$16,755.6</u>
Pasivo y capital contable		
<u>Pasivo circulante:</u>		
Préstamos de instituciones financieras	\$6,025.1	\$5,204.2
Cuentas por pagar a proveedores	\$1,826.0	\$599.3
Otras cuentas por pagar y gastos acumulados	\$797.7	\$345.3
Impuestos por pagar	\$251.3	\$92.7
Cuentas por pagar a partes relacionadas	\$0.0	\$0.0
Transportación vendida no utilizada	<u>\$746.1</u>	<u>\$526.2</u>
Total del pasivo circulante	\$9,646.1	\$6,767.8
Préstamos de instituciones financieras a largo plazo	\$6,122.3	\$5,253.5
Beneficios a los empleados y otros pasivos diferidos	\$257.9	\$120.5
Provisión de mantenimiento y condiciones de retiro	<u>\$1,709.6</u>	<u>\$1,444.2</u>
Total del pasivo	\$17,735.8	\$13,585.9
<u>Capital contable:</u>		
Capital social	\$901.1	\$900.0
Aportaciones para futuros aumentos de capital social	\$84.2	\$0.0
Efecto por transferencia de activos netos entre entidades bajo control común	-\$16.8	\$0.0
Efecto de conversión de operación extranjera	\$0.0	\$12.1
Utilidades retenidas	<u>\$2,189.2</u>	<u>\$2,235.3</u>
Participación controladora	\$3,157.7	\$3,147.4
Participación no controladora	<u>\$13.9</u>	<u>\$22.3</u>
Total del capital contable	<u>\$3,171.6</u>	<u>\$3,169.7</u>
Total	<u>\$20,907.4</u>	<u>\$16,755.6</u>



ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. y Subsidiarias.		
Estados de flujo de efectivo consolidados condensados internos 2014 y 2013		
Información de Flujo de efectivo Interna	<u>Interno</u> <u>30 de septiembre 2014</u>	<u>Interno</u> <u>30 de septiembre 2013</u>
	(Históricos en millones de Ps.)	
<u>Actividades de operación:</u>		
Resultado Neto	-46.1	325.9
Depreciación y amortización	383.1	-171.8
Provisión de Mantenimiento y condiciones de retorno	265.4	65.4
Cuentas por cobrar	-782.4	-275.5
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	-0.3	-248.6
Impuestos por recuperar, principalmente impuesto empresarial a tasa única e impuesto al valor agregado	152.7	153.1
Inventarios y pagos anticipados	-1,365.0	-1,047.6
Cuentas por pagar a proveedores	1,226.7	2,363.7
Otras cuentas por pagar y gastos acumulados e impuestos	610.9	343.2
Cuentas por pagar a partes relacionadas	0.0	0.0
Transportación vendida no utilizada	219.9	36.7
Beneficios a los empleados y otros pasivos diferidos	<u>137.4</u>	<u>94.9</u>
Flujo neto de efectivo de actividades de operación	802.2	1,639.3
<u>Actividades de inversión:</u>		
Equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo - Neto	-2,005.4	-1,126.3
Mantenimiento mayor por amortizar y costos de reparación - Neto	-153.7	-200.5
Anticipos de mantenimiento y otros	-806.9	-269.0
Depósitos en garantía	<u>30.5</u>	<u>-119.9</u>
Flujo neto de efectivo de actividades de inversión	-2,935.6	-1,715.8
<u>Actividades de financiamiento:</u>		
Financiamientos - neto	1,689.6	74.0
Aportaciones adicionales de capital	<u>85.3</u>	<u>85.2</u>
Flujo neto de efectivo de actividades de financiamiento	1,774.9	159.2
Efectos de cambio	-37.3	49.7
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	-395.7	132.5
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	2,622.5	1,484.0
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	2,226.8	1,616.5



ABC Aerolíneas, S. A. de C. V. y Subsidiarias								
Estados consolidados de variaciones en el capital contable								
Por los años que terminaron el 30 de septiembre de 2014 y 2013								
(En millones de pesos)								
	Capital social	Actualización del Capital Social	Aportaciones para futuros aumentos de capital	Efecto por transferencia de activos netos entre entidades bajo control comun	Efecto de conversión de operación extranjera	Utilidades retenidas	Participación no controladora	Total
Saldos al 01 de enero de 2014	900	0	0	0	12	2,235	22	3,170
Utilidad integral:								
Actualización del Capital Social	0	1	0	0	0	0	0	1
Incremento para futuros aumentos de capital	0	0	84	0	0	0	0	84
Efecto por transferencia de activos netos entre entidades bajo control comun	0	0	0	-17	0	0	0	-17
Efecto de conversión de operaciones extranjeras	0	0	0	0	-12	0	0	-12
Utilidad neta del periodo	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>-46</u>	<u>-8</u>	<u>-54</u>
	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>84</u>	<u>-17</u>	<u>-12</u>	<u>-46</u>	<u>-8</u>	<u>2</u>
Saldos al 30 de septiembre de 2014	<u>\$900</u>	<u>\$1</u>	<u>\$84</u>	<u>-\$17</u>	<u>\$0</u>	<u>\$2,189</u>	<u>\$14</u>	<u>\$3,172</u>
Saldos al 01 de enero de 2013	900	0	0	0	12	1,924	13	2,849
Utilidad integral:								
Actualización del Capital Social	0	1	0	0	0	0	0	1
Incremento para futuros aumentos de capital	0	0	84	0	0	0	0	84
Efecto por transferencia de activos netos entre entidades bajo control comun	0	0	0	-47	0	0	0	-47
Efecto de conversión de operaciones extranjeras	0	0	0	0	-12	0	0	-12
Utilidad neta del periodo	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>326</u>	<u>108</u>	<u>434</u>
	<u>0</u>	<u>1</u>	<u>84</u>	<u>-47</u>	<u>-12</u>	<u>326</u>	<u>108</u>	<u>461</u>
Saldos al 30 de septiembre de 2013	<u>\$900</u>	<u>\$1</u>	<u>\$84</u>	<u>-\$47</u>	<u>\$0</u>	<u>\$2,250</u>	<u>\$121</u>	<u>\$3,309</u>



Glosario

ASK

Significa, (available seat kilometer) asientos kilómetro disponible.

Se determina, multiplicando el total de asientos del avión, por la distancia que recorre en kilómetros ortodrómicos, de esta forma, para el total de vuelos por la distancia en kilómetros ortodrómicos de cada ruta, resulta los ASK's del mes.

RPK

Significa, (revenue passenger kilometer) pasajeros kilómetro de ingreso.

Se determina, multiplicando el total de pasajeros en el avión, por la distancia que recorre en kilómetros ortodrómicos, de esta forma, para el total de vuelos con pasajeros por la distancia en kilómetros ortodrómicos de cada ruta, resulta los RPK's del mes.

Factor de ocupación

Significa, el porcentaje de asientos ocupados del total de asientos del avión.

Se determina, dividiendo el total de RPK's entre los ASK's.

YIELD

Significa, rendimiento, indicador de pesos por kilómetro.

YIELD POR RPK

Se determina, dividiendo los INGRESOS por PASAJEROS entre los RPK's.

RASK

Se determina, dividiendo los INGRESOS TOTALES entre los ASK's.

CASK

Se determina, dividiendo los GASTOS TOTALES entre los ASK's.

CASK EXCLUYENDO COMBUSTIBLE

Se determina, dividiendo los GASTOS TOTALES, menos el gasto de COMBUSTIBLE, entre los ASK's.

**ABC Aerolíneas, S. A. de C. V. y
Subsidiarias**

Notas a los Estados financieros internos
al tercer trimestre de 2014

Notas a los estados financieros consolidados internos no auditados al tercer trimestre de 2014

(En millones de pesos, excepto cuando así se indique)

1. Actividades

ABC Aerolíneas, S. A. de C. V. y Subsidiaria (la “Entidad”), se dedica bajo el nombre comercial “Interjet” principalmente a la prestación de servicios públicos de transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, equipajes, correspondencia, carga, paquetería y correo, así como, operar equipos de vuelo, establecer y operar centros de mantenimiento para equipo aéreo y de capacitación para personal de vuelo y tierra, así como a la transportación terrestre de distintos puntos a los aeropuertos; de manera directa. Al 31 de diciembre de 2013 la Entidad prestaba servicios con una flota de 45 aeronaves, de los cuales siete son propiedad de la Entidad, 12 se encuentran en condiciones de arrendamiento financiero y 26 están bajo el esquema de arrendamiento operativo.

La Entidad presta servicios de transportación aérea al público en general, principalmente en México, bajo una concesión otorgada por el Gobierno Mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual se expidió el 8 de agosto de 2005 con una vigencia de 5 años. La Entidad solicitó la prórroga de la vigencia de la concesión cumpliendo con los requisitos establecidos en la Ley y el Reglamento de Aviación Civil y el 12 de febrero de 2010, se aprobó la ampliación por 30 años de la concesión que permite a la Entidad prestar el servicio público regular de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en México, la cual surtió efectos a partir de agosto 2010.

Las principales oficinas de la Entidad están ubicadas en Ignacio Longares 102 lote 2, Manzana 2, Parque industrial Exportec 1, Colonia San Pedro Totoltepec, Toluca, Estado de México.

2. Eventos significativos y estacionalidad

Estacionalidad

El negocio está sujeto a fluctuaciones estacionales. Por lo regular, la demanda de viajes aéreos es mayor durante los meses del verano y durante la época de festividades de invierno, en particular en los mercados internacionales, debido a que hay más viajes por vacaciones durante estos periodos. Nuestros meses más activos en el año son julio, agosto, marzo o abril (en función de la fecha de Pascua cada año) y diciembre, mientras que los meses de menor ocupación son febrero, mayo y septiembre. Los resultados de nuestras operaciones por lo general reflejan dicha estacionalidad; sin embargo, también pueden verse afectados por diversos factores que no necesariamente son estacionales, como las condiciones económicas, el clima, las demoras en el control del tráfico aéreo y otros factores.

Adquisición de aviones Airbus A320 NEO

El 8 de noviembre de 2012, Interjet celebró con Airbus, un favorable convenio modificatorio al contrato de compra-venta de aviones de fecha 18 de octubre de 2005. Dicho convenio modificatorio prevé, entre otras cosas, la compra en firme de 40 aeronaves Airbus A320 NEO, con entregas programadas entre el segundo semestre de 2018 y el segundo semestre de 2023. Los aviones A320 NEO incorporan la tecnología aeronáutica más avanzada y los mismos permitirán ahorrar 15% en consumo de combustible derivado de su mayor alcance y capacidad de carga. Con esta adquisición, Interjet sustituirá gradualmente la flota actual con aviones más eficientes, mejorará su rentabilidad operativa y mantendrá en niveles bajos la edad promedio de la flota.

Las condiciones comerciales y financieras negociadas por Interjet con el fabricante, le permitirán acceder una variedad de fuentes de financiamiento para su adquisición, incluyendo sin limitar, financiamientos de exportación de agencias de crédito a la exportación (ECA’s), financiamientos bancario comercial de largo

plazo y “sale and leaseback” con arrendadores o financiamiento directo del fabricante, todas ellas en condiciones convenientes, las cuales le permitirán mejorar su perfil financiero. Asimismo y como parte de la misma operación antes mencionada, Interjet logró que Airbus redujera el precio de cada uno de los 6 aviones A320 que se recibieron entre noviembre de 2012 y diciembre de 2013, en un porcentaje aproximado de 10.89%, lo que le rep resentará un importante beneficio directo.

Alianza estratégica Payback

Interjet celebró con Payback, una empresa subsidiaria de American Express Co., una alianza estratégica para ampliar de forma importante su programa de viajero Club Interjet. El resultado de dicha alianza consiste en que los socios de Club Interjet tendrán acceso a los beneficios de un nuevo e innovador programa de lealtad denominado Payback, mismo que fue lanzado hace unos meses, y que a la fecha del presente Prospecto cuenta con más de 2.8 millones de suscriptores. Interjet y Payback ofrecen valor agregado a los clientes, y por medio de una plataforma digital de última generación, buscan tener la base de clientes más leal del país. Se estima que dicho programa tendrá más de 4 millones de suscriptores en los próximos seis meses, posicionándose así como el programa de lealtad más grande de Mexico.

Nuevas aeronaves

El 19 de octubre de 2012, la Compañía firmó un contrato con Superjet para la adquisición de 20 aeronaves modelo SSJ100, cuya entrega está programada entre los años 2014 y 2015; durante el tercer trimestre de 2014 se recibieron 1SSJ100.

Nuevos destinos

Durante el tercer trimestre de 2014 la compañía abrió las siguientes rutas: Tijuana-Culiacán; Tijuana-Oaxaca; Tijuana-Bajío; Tijuana-Aguascalientes; Monterrey-Villahermosa; Monterrey-Cd. Juárez y Monterrey-Veracruz

3. Bases de presentación

a. Bases de medición

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico.

- Costo histórico

El costo histórico generalmente se basa en el valor razonable de la contraprestación entregada a cambio de activos.

- Valor razonable

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Entidad tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición. El valor razonable para propósitos de medición y / o revelación de estos estados financieros consolidados se determina de forma tal, a excepción de las transacciones con pagos basados en acciones que están dentro del alcance de la IFRS 2, las operaciones de arrendamiento que están dentro del alcance de la IAS 17, y las modificaciones que tienen algunas similitudes con valor razonable, pero no es un valor razonable, tales como el valor neto de realización de la IAS 2 o el valor en uso de la IAS 36.

Además, para efectos de información financiera, las mediciones de valor razonable se clasifican en el Nivel 1, 2 ó 3 con base en el grado en que se incluyen datos de entrada observables en las

mediciones y su importancia en la determinación del valor razonable en su totalidad, las cuales se describen de la siguiente manera:

- Nivel 1 Se consideran precios de cotización en un mercado activo para activos o pasivos idénticos;
- Nivel 2 Datos de entrada observables distintos de los precios de cotización del Nivel 1, sea directa o indirectamente,
- Nivel 3 Considera datos de entrada no observables

b. **Bases de consolidación de estados financieros**

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de ABC Aerolíneas, S. A. de C. V. y los de sus subsidiarias en las que tiene control. El control se obtiene cuando la Entidad tiene el poder para gobernar las políticas financieras y operativas de una entidad a fin de obtener beneficios de sus actividades. La participación accionaria en su capital social se muestra a continuación:

Entidad	Participación 2013 y tercer trim. 2014 %
ABC Shuttle Transporte Terrestre, S. A. de C. V. ("ABC Shuttle")	99
Compañía para la Capacitación y Adiestramiento Integral para Pilotos, S. A de C. V. ("Capacitación y Adiestramiento")	99
Servicios Administrativos Galem, S. A. de C. V. ("Servicios Galem")	95
ABC Capacitación y Adiestramiento, S. A. de C. V. ("ABC Capacitación")	99 (1)
ABC Aerolíneas Mantenimiento Técnico Aeronáutico, S. A. de C. V. ("ABC Mantenimiento")	99 (1)
ABC Servicios Terrestres, S. A de C. V. ("ABC Servicios Terrestres")	95 (1)
AV Aerolíneas, S. A de C. V. y subsidiaria ("AV")	99
Grupo Aleve, S. A. de C. V. ("Aleve")	99
Taller de Reparación Aeronáutica IJ-TEK, SAPI, de C. V. ("Taller")	60
IJ Cargo, S.A. de C.V. (IJ Cargo)	98

- (1) El 90% de estas inversiones es controlada por la Entidad en forma directa y un 9% en forma indirecta a través de una subsidiaria, esta última también incluida en estos estados financieros consolidados.

Los saldos y operaciones importantes entre las entidades consolidadas han sido eliminados.

Las participaciones no controladoras en las subsidiarias se identifican de manera separada respecto a las inversiones que la Entidad tiene en ellas. Las participaciones no controladoras pueden ser inicialmente valuadas ya sea a su valor razonable o a la participación proporcional de las participaciones no controladoras sobre el valor razonable de los activos netos identificables de la entidad adquirida. La elección de la base de valuación se hace de manera individual por cada operación. Posteriormente a la adquisición, el valor en libros de las participaciones controladoras representa el importe de dichas participaciones al reconocimiento inicial más la porción de las participaciones no controladoras posteriores del estado de variaciones en el capital contable. El

resultado integral se atribuye a las participaciones no controladoras aún si da lugar a un déficit en éstas.

- i. **Subsidiarias** - Las subsidiarias son todas las entidades sobre las que la Entidad tiene el poder de gobernar sus políticas operativas y financieras, generalmente por ser propietaria de más de la mitad de sus acciones con derecho de voto. La existencia y efectos de los derechos potenciales de voto que son actualmente ejercibles o convertibles se consideran al evaluar si la Entidad controla a otra entidad. Las subsidiarias se consolidan desde la fecha en que su control se transfiere a la Entidad, y se dejan de consolidar desde la fecha en la que se pierde el control. De acuerdo con el anterior Comité de Interpretaciones (SIC, por sus siglas en inglés) SIC 12, las EPE se consolidan cuando la sustancia de la relación entre la Entidad y las EPE indican que éstas son controladas por la Entidad.

Las políticas contables de las subsidiarias han sido modificadas cuando ha sido necesario, para asegurar que exista una consistencia con las políticas adoptadas por la Entidad.

c. **Monedas de reporte y funcional**

Estos estados financieros se presentan en pesos mexicanos, que es la moneda funcional de las operaciones ubicadas en México. Para consolidar los estados financieros de las Entidades extranjeras, estos se modifican en la moneda de registro para presentarse bajo IFRS. Los estados financieros se convierten a pesos mexicanos, considerando la siguiente metodología:

Las operaciones extranjeras cuya moneda de registro y funcional es la misma, convierten sus estados financieros utilizando los siguientes tipos de cambio: 1) de cierre para los activos y pasivos y 2) histórico para el capital contable y 3) el de la fecha de devengamiento para los ingresos, costos y gastos. Los efectos de conversión se registran en otras partidas de resultado integral, los cuales se determinan a partir de la fecha de transición a IFRS.

Las monedas de registro y funcional de las operaciones extranjeras y los tipos de cambio utilizados en los diferentes procesos de conversión, son como sigue:

Entidad	Moneda de registro	Moneda funcional	Tipo de cambio para convertir de moneda funcional a peso mexicano	
			3T2014	31 diciembre 2013
Inter-Jet Airlines Ltd.	Dólar estadounidense	Dólar estadounidense	\$ 13.4891	\$ 13.0652

d. **Estado de resultado integral**

Los costos y gastos en el estado de resultados se presentan atendiendo a su naturaleza debido a que esa es la práctica del sector al que pertenece la Entidad. Se presenta un subtotal de utilidad de operación ya que contribuye a un mejor entendimiento de su desempeño económico y financiero, el cual se obtiene de disminuir a los ingresos por servicios, los gastos de operación.

e. **Estado de flujos de efectivo**

El flujo de efectivo se utiliza aplicando el método indirecto para la presentación de los flujos de efectivo de las actividades de operación, por lo que la utilidad neta consolidada del periodo es ajustada por partidas que no requirieron, ni utilizaron flujos de efectivo, así como flujos correspondientes a actividades de inversión y financiamiento. Los intereses cobrados son presentados como actividades de inversión o de operación y los intereses pagados como actividades de financiamiento o de operación

f. **IFRS nuevas y modificadas emitidas pero no vigentes**

La Entidad no ha aplicado las siguientes IFRS nuevas y modificadas que han sido analizadas pero aún no se han implementado:

IFRS 9, *Instrumentos Financieros*²

Modificaciones a la IFRS 9 e IFRS 7, *Entrada en vigor de IFRS 9 y Revelaciones de Transición*³

Modificaciones a la IFRS 10 e IFRS 12 e IAS 27, *Entidades de inversión*¹

Modificaciones a la IAS 32, – *Compensación de Activos y Pasivos Financieros*¹

¹ Entrada en vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2014, se permite su aplicación anticipada

² Entrada en vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2015, se permite su aplicación anticipada

³ Entrada en vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2016, se permite su aplicación anticipada

4. **Resumen de las principales políticas contables**

a. ***Declaración de cumplimiento***

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRSs emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

b. ***Activos financieros***

Los activos financieros se reconocen cuando la Entidad se convierte en una parte de las disposiciones contractuales de los instrumentos.

Los activos financieros se valúan inicialmente a su valor razonable. Los costos de la transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos financieros (distintos de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se suman o reducen del valor razonable de los activos financieros, en su caso, en el reconocimiento inicial. Los costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos financieros a su valor razonable con cambios en resultados se reconocen inmediatamente en resultados.

Los activos financieros se clasifican en las siguientes categorías: activos financieros ‘a valor razonable con cambios a través de resultados’ (FVTPL, por sus siglas en inglés), costo amortizado, inversiones ‘conservadas al vencimiento’, activos financieros ‘disponibles para su venta’ (AFS, por sus siglas en inglés) y ‘préstamos y cuentas por cobrar’. La clasificación depende de la naturaleza y propósito de los activos financieros y se determina al momento del reconocimiento inicial. Todas las compras o ventas de activos financieros realizadas de forma habitual se reconocen y eliminan con base en la fecha de negociación. Las compras o ventas realizadas de forma habitual son aquellas compras o ventas de activos financieros que requieren la entrega de los activos dentro del marco de tiempo establecido por norma o costumbre en dicho mercado.

– Método de la tasa de interés efectiva

El método de interés efectivo es un método para calcular el costo amortizado de un instrumento financiero y de asignación del ingreso o costo financiero durante el periodo relevante. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta los ingresos futuros de efectivo estimados (incluyendo todos los honorarios y puntos base pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, costos de la transacción y otras primas o descuentos) durante la vida esperada del instrumento de deuda o, cuando es apropiado, un periodo menor, al valor en

libros neto al momento del reconocimiento inicial.

Los ingresos se reconocen con base en interés efectivo para instrumentos de deuda distintos a aquellos activos financieros clasificados como FVTPL.

- Activos financieros a FVTPL

Los activos financieros se clasifican como FVTPL cuando se conservan para ser negociados o se designan como FVTPL.

Un activo financiero se clasificará como mantenido con fines de negociación si:

- Se compra principalmente con el objetivo de venderlo en un periodo corto; o
- En su reconocimiento inicial, es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados que la Entidad administra conjuntamente, y para la cual existe un patrón real reciente de toma de utilidades a corto plazo; o
- Es un derivado que no está designado y es efectivo, como instrumento de cobertura.

Un activo financiero que no sea un activo financiero mantenido con fines de negociación podría ser designado como un activo financiero a valor razonable con cambios a través de resultados al momento del reconocimiento inicial si:

- Con dicha designación se elimina o reduce significativamente una inconsistencia de valuación o reconocimiento que de otra manera surgiría; o
- El activo financiero forma parte de un grupo de activos financieros, de pasivos financieros o de ambos, el cual se administra y su desempeño se evalúa sobre la base de su valor razonable, de acuerdo con una estrategia de administración de riesgos e inversión documentada de la Entidad, y se provea internamente información sobre ese grupo, sobre la base de su valor razonable; o
- Forma parte de un contrato que contenga uno o más instrumentos derivados implícitos, y la IAS 39 permita que la totalidad del contrato híbrido (activo o pasivo) sea designado como de valor razonable.

Los activos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados se registran a valor razonable, reconociendo cualquier utilidad o pérdida que surge de su remediación en resultados. La utilidad o pérdida neta reconocida en los resultados incluye cualquier dividendo o interés obtenido del activo financiero y se incluye en el rubro de 'otros ingresos y gastos' en el estado de resultado integral.

- Préstamos y cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar a clientes, préstamos y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables, que no se negocian en un mercado activo, se clasifican como préstamos y cuentas por cobrar. Los préstamos y cuentas por cobrar se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.

Los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva, excepto por las cuentas por cobrar a corto plazo en caso de que el reconocimiento de intereses sea poco importante.

- Deterioro de activos financieros

Los activos financieros distintos a los activos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados, se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada periodo sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva que, como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

Para los instrumentos de capital cotizados y no cotizados en un mercado activo clasificados como disponibles para su venta, un descenso significativo o prolongado del valor razonable de los valores por debajo de su costo, se considera que es evidencia objetiva de deterioro.

Para todos los demás activos financieros, la evidencia objetiva de deterioro podría incluir:

- Dificultades financieras significativas del emisor o contraparte;
- Incumplimiento en el pago de los intereses o el principal;
- Es probable que el prestatario entre en quiebra o en una reorganización financiera; o
- La desaparición de un mercado activo para el activo financiero debido a dificultades financieras.

Para ciertas categorías de activos financieros, como cuentas por cobrar a clientes, los activos que se han sujetado a pruebas para efectos de deterioro y que no han sufrido deterioro en forma individual, se incluyen en la evaluación de deterioro sobre una base colectiva.

Para los activos financieros que se registran al costo amortizado, el importe de la pérdida por deterioro que se reconoce es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor presente de los cobros futuros, descontados a la tasa de interés efectiva original del activo financiero.

Para los activos financieros que se contabilicen al costo, el importe de la pérdida por deterioro se calcula como la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a la tasa actual del mercado de cambio de un activo financiero similar. Tal pérdida por deterioro no se revertirá en los periodos posteriores. El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en un crédito contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.

Cuando se considera que un activo financiero disponible para la venta está deteriorado, las utilidades o pérdidas acumuladas previamente reconocidas en otros resultados integrales se reclasifican a los resultados del periodo.

Para activos financieros valuados a costo amortizado, si, en un periodo subsecuente, el importe de la pérdida por deterioro disminuye y esa disminución se puede relacionar objetivamente con un evento que ocurre después del reconocimiento del deterioro, la pérdida por deterioro previamente reconocida se reversa a través de resultados hasta el punto en que el valor en libros de la inversión a la fecha en que se reversó el deterioro no exceda el costo amortizado que habría sido si no se hubiera reconocido el deterioro.

Con respecto a los instrumentos de capital disponibles para su venta, las pérdidas por deterioro previamente reconocidas en los resultados no se reversan a través de los mismos. Cualquier incremento en el valor razonable posterior al reconocimiento de la pérdida por deterioro se reconoce en otros resultados integrales y acumulados en el rubro de reserva por revaluación de las inversiones. Con respecto a los instrumentos disponibles para su venta de deuda, las pérdidas por deterioro se reversan posteriormente a través de resultados si un aumento en el valor razonable de la inversión puede ser objetivamente relacionada con un evento que ocurre posterior al reconocimiento de la pérdida por deterioro.

- Baja de activos financieros

La Entidad deja de reconocer un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfieren de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconocerá su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar. Si la Entidad retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de un activo financiero transferido, La Entidad continúa reconociendo el activo financiero y también reconoce un préstamo colateral por los recursos recibidos.

En la baja de un activo financiero en su totalidad, la diferencia entre el valor en libros del activo y la suma de la contraprestación recibida y por recibir y la ganancia o pérdida acumulada que haya sido reconocida en otros resultados integrales y resultados acumulados se reconocen en resultados.

En la baja de un activo financiero que no sea en su totalidad, la Entidad distribuye el importe en libros previo del activo financiero entre la parte que continúa reconociendo en virtud de su involucramiento continuo, y la parte que ya no reconoce sobre la base de los valores razonables relativos de dichas partes en la fecha de la transferencia. La diferencia entre el importe en libros imputable a la parte que ya no se reconoce y la suma de la contraprestación recibida por la parte no reconocida y cualquier ganancia o pérdida acumulada que le sea asignada que haya sido reconocida en otros resultados integrales se reconoce en el resultado del ejercicio. La ganancia o pérdida acumulada que haya sido reconocida en otros resultados integrales se distribuirá entre la parte que continúa reconociéndose y la parte que ya no se reconocen sobre la base de los valores razonables relativos de dichas partes

c. ***Inventarios***

Los inventarios de refacciones, accesorios, materiales y suministros se valúan a su costo de adquisición o valor neto de realización, el menor. Los costos se asignan a los inventarios a través del método más apropiado, siendo valuado con el método de costo promedio; conforme se consumen se registran en los resultados del periodo sobre la misma base

d. ***Pagos anticipados***

La Entidad realiza anticipos para la compra de aviones que se reconocen en la moneda funcional de la Entidad convertidos al tipo de cambio de la fecha de pago. Cuando el efecto financiero es relevante, a pesar de que los anticipos no califican como un activo financiero, se reconoce el financiamiento implícito devengando el descuento a la tasa de interés implícita en el acuerdo. El rubro de pagos anticipados también incluye los pagos mínimos adicionales de arrendamientos que resultan de restar al pago por anticipos para mantenimiento, su valor razonable, como se describe en la política contable de anticipos para mantenimiento.

e. **Equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo**

El equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo se registran inicialmente al costo de adquisición. Los saldos que provienen de adquisiciones realizadas hasta el 31 de diciembre de 2007 se actualizaron aplicando factores derivados del INPC hasta esa fecha, como costo asumido, conforme a las opciones de transición a IFRS aplicadas por la Entidad.

Los terrenos no se deprecian.

El mobiliario y equipos se presentan al costo menos la depreciación acumulada.

La amortización y depreciación se reconoce para llevar a resultados el costo o la valuación de los activos, (distintos a los terrenos) menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva.

Simulador	20
Aeronaves	19 (promedio)
Partes y refacciones rotables de aeronaves (1)	10
Adaptaciones y mejoras	20
Equipo de comunicación	12
Equipo de plataforma	10
Mobiliario	10
Equipo de transporte	4
Equipo de cómputo	3

Los activos mantenidos bajo arrendamiento financiero se deprecian en base a su vida útil estimada al igual que los activos propios o, si la vida es menor, en el plazo de arrendamiento correspondiente.

La ganancia o pérdida que surge de la venta o retiro de una partida de equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo, se calcula como la diferencia entre los recursos que se reciben por ventas y el valor en libros del activo, y se reconoce en los resultados.

El rubro de aeronaves incluye motores, fuselajes, trenes de aterrizaje, mantenimiento mayor por amortizar y costos de reparación, propios y a través de arrendamiento financiero, los cuales se amortizan en función a las horas o ciclos acumulados de operación, según sea el caso. Considerando un valor residual de 15%.

- (1) El límite es la condición física “overhaul” (refacción reparada). Las partes y refacciones reparables para los cuales se prevé su sustitución en el corto plazo, están a valores similares a los existentes en el mercado que toman en consideración las situaciones prevalecientes en cada año y se estima que se pueden recuperar en el curso normal de las operaciones. No consideran un valor residual.

f. **Arrendamientos**

Los arrendamientos se clasifican como financieros cuando los términos del arrendamiento transfieren sustancialmente a la Entidad todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad. Todos los demás arrendamientos se clasifican como operativos.

Los activos que se mantienen bajo arrendamientos financieros se reconocen como activos de la Entidad a su valor razonable, al inicio del arrendamiento, o si éste es menor, al valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento. El pasivo correspondiente al arrendador se incluye en el estado de posición financiera como un pasivo por arrendamiento financiero.

Los pagos por arrendamiento se distribuyen entre los gastos financieros y la reducción de las obligaciones por arrendamiento a fin de alcanzar una tasa de interés constante sobre el saldo remanente

del pasivo. Los gastos financieros se cargan directamente a resultados, a menos que puedan ser directamente atribuibles a activos calificables, en cuyo caso se capitalizan conforme a la política contable de la Entidad. Las rentas contingentes se reconocen como gastos en los periodos en los que se incurren.

g. ***Anticipos de mantenimiento***

La Entidad registra los montos pagados por anticipado para mantenimiento como un activo financiero si la está obligada a realizar el desembolso de mantenimiento; y ha hecho los pagos anticipados para el mantenimiento, mismos que podrán ser reembolsados por el arrendador si la Entidad demuestra que el gasto de mantenimiento se ha realizado.

El activo financiero resultante se reconoce a su valor razonable. Cualquier diferencial entre este último y el monto pagado, se considera parte de los pagos del arrendamiento. El activo financiero se clasifica como una cuenta por cobrar, y por lo tanto, se reconoce a costo amortizado. Por su parte, el pago mínimo adicional del arrendamiento se reconoce dentro del rubro de pagos anticipados.

Cuando los montos pagados no son recuperables en su totalidad, los montos irrecuperables se determinan y revisan periódicamente y representan un deterioro del activo financiero.

h. ***Activos intangibles***

Los costos erogados en la fase de desarrollo y que den origen a beneficios económicos futuros porque cumplen con ciertos requisitos para su reconocimiento como activos, se capitalizan y se amortizan con base en el método de línea recta en 10 años. Las erogaciones que no cumplen con dichos requisitos, así como los costos de investigación, se registran en resultados en el ejercicio en que se incurren.

El 19 de agosto de 2008, la Entidad inició operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a través de un contrato celebrado con Aerocalifornia, S. A. de C. V., mediante el cual se adquirieron los espacios y horarios para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, mostradores para documentación de pasajeros y equipaje, mostradores de información de pasajeros en sala general, así como los servicios de estacionamiento de corta estancia y de permanencia prolongada, aerocares y servicio de revisión de equipaje documentado, servicio de pasillos telescópicos, servicio de salas móviles, equipo y servicios de apoyo en tierra. Dicha adquisición de derechos y otros servicios pagados se registraron como un activo intangible de vida indefinida que no se amortiza y está sujeto a pruebas de deterioro por lo menos anualmente.

i. ***Concesión***

El 8 de agosto de 2005 el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgó a la Entidad la concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional de pasajeros, carga y correo por un período de cinco años. Como se menciona en la Nota 1, en 2010 la Entidad obtuvo una ampliación del plazo de la concesión por 30 años adicionales.

La Entidad considera que la concesión califica como un activo intangible con vida indefinida, por lo que no se amortiza y está sujeto a pruebas de deterioro por lo menos anualmente.

j. ***Depósitos en garantía***

Representan principalmente depósitos a favor de los arrendadores del equipo de vuelo, así como depósitos con arrendadores de inmuebles y prestadores de servicios aeroportuarios. Se presentan con base en la fecha establecida contractualmente relativa a su recuperación, como activo circulante o no circulante.

k. ***Deterioro del valor de los activos tangibles e intangibles***

Al final de cada periodo, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existen indicios de que estos activos han sufrido alguna pérdida por deterioro. Si existe algún indicio, se calcula el monto recuperable del activo a fin de determinar el alcance de la pérdida por deterioro (de haber alguna). Cuando no es posible estimar el monto recuperable de un activo individual, la Entidad estima el monto recuperable de la unidad generadora de efectivo a la que pertenece dicho activo. Cuando se puede identificar una base razonable y consistente de distribución, los activos corporativos también se asignan a las unidades generadoras de efectivo individuales, o de lo contrario, se asignan a la Entidad más pequeño de unidades generadoras de efectivo para los cuales se puede identificar una base de distribución razonable y consistente.

Los activos intangibles con una vida útil indefinida o todavía no disponibles para su uso, se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al menos cada año, y siempre que exista un indicio de que el activo podría haberse deteriorado.

El monto recuperable es el mayor entre el valor razonable menos el costo de venderlo y el valor de uso. Al evaluar el valor de uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje la evaluación actual del mercado respecto al valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo para el cual no se han ajustado las estimaciones de flujos de efectivo futuros.

Si se estima que el monto recuperable de un activo (o unidad generadora de efectivo) es menor que su valor en libros, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se reduce a su monto recuperable. Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados, salvo si el activo se registra a un monto revaluado, en cuyo caso se debe considerar la pérdida por deterioro como una disminución de la revaluación.

Cuando una pérdida por deterioro se revierte posteriormente, el valor en libros del activo (o unidad generadora de efectivo) se incrementa al valor estimado revisado a su monto recuperable, de tal manera que el valor en libros ajustado no exceda el valor en libros que se habría determinado si no se hubiera reconocido una pérdida por deterioro para dicho activo (o unidad generadora de efectivo) en años anteriores. La reversión de una pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente en resultados, a menos que el activo correspondiente se reconozca a un monto revaluado, en cuyo caso la reversión de la pérdida por deterioro se trata como un incremento en la revaluación.

1. ***Pasivos financieros***

Los pasivos financieros se valúan inicialmente a valor razonable. Los costos de la transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de pasivos financieros (distintos de los pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se adicionan o se deducen del valor razonable de los pasivos financieros, en su caso, en el reconocimiento inicial. Los costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen inmediatamente en resultados.

Los pasivos financieros se clasifican como pasivos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados o como otros pasivos financieros. La Nota 7 describe las características de los préstamos de instituciones financieras que mantiene la Entidad.

– Pasivos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados

Un pasivo financiero a valor razonable con cambios a través de resultados es un pasivo financiero que se clasifica como mantenido con fines de negociación o se designa como a valor razonable con cambios a través de resultados

Un pasivo financiero se clasifica como mantenido con fines de negociación si:

- Se adquiere principalmente con el objetivo de recomprarlo en un futuro cercano; o
- Es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados que se administran conjuntamente, y para la cual existe evidencia de un patrón reciente de toma de utilidades a corto plazo; o
- Es un derivado que no ha sido designado como instrumento de cobertura y cumple las condiciones para ser efectivo.
- Con ello se elimina o reduce significativamente alguna inconsistencia en la valuación o en el reconocimiento que de otra manera surgiría; o
- El rendimiento de un grupo de activos financieros, de pasivos financieros o de ambos, se administre y evalúe sobre la base de su valor razonable, de acuerdo con una estrategia de inversión o de administración del riesgo que la Entidad tenga documentada, y se provea internamente información sobre ese grupo, sobre la base de su valor razonable; o
- Forme parte de un contrato que contenga uno o más instrumentos derivados implícitos, y la IAS 39 *Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición* permita que la totalidad del contrato híbrido (activo o pasivo) sea designado como a valor razonable

Los pasivos financieros a valor razonable con cambios a través de resultados se registran a valor razonable, reconociendo cualquier ganancia o pérdida surgida de la remediación en el estado de resultados. La ganancia o pérdida neta reconocida en los resultados incluye cualquier interés obtenido del pasivo financiero y se incluye en la partida de 'otros ingresos y gastos' en el estado de resultados integral.

- Otros pasivos financieros

Otros pasivos financieros, (incluyendo los préstamos y cuentas por pagar), se valúan subsecuentemente al costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva

El método de tasa de interés efectiva es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y de asignación del gasto financiero a lo largo del periodo pertinente. La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los flujos estimados de pagos en efectivo a lo largo de la vida esperada del pasivo financiero (o, cuando sea adecuado, en un periodo más corto) con el importe neto en libros del pasivo financiero en su reconocimiento inicial.

La Entidad da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Entidad se cumplen, cancelan o expiran.

m. ***Instrumentos financieros derivados***

La Entidad reconoce todos los activos o pasivos que surgen de las operaciones con instrumentos financieros derivados en el balance general a valor razonable, independientemente del propósito de su tenencia. El valor razonable se determina con base en precios de mercados activos y cuando no cotizan en un mercado o este no es activo, se determina con base en técnicas de valuación aceptadas en el ámbito financiero.

Cuando los derivados son contratados con la finalidad de cubrir riesgos y cumplen con todos los requisitos de cobertura, se documenta su designación al inicio de la operación de cobertura, describiendo el instrumento de cobertura, la partida o transacción cubierta, la naturaleza del riesgo cubierto y como se llevará a cabo la medición de la efectividad, aplicables a esa operación.

La Entidad suspende la contabilidad de coberturas cuando el derivado ha vencido, ha sido vendido, es cancelado o ejercido, cuando el derivado no alcanza una alta efectividad para compensar los cambios en el valor razonable o flujos de efectivo de la partida cubierta, o cuando la entidad decide cancelar la designación de cobertura.

Ciertos instrumentos financieros derivados, aunque son contratados con fines de cobertura desde una perspectiva económica, por no cumplir con todos los requisitos que exige la normatividad, para efectos contables, se han designado como de negociación. La fluctuación en el valor razonable de esos derivados se reconoce en el estado de resultados en el mismo renglón en el que se refleja riesgo que se está cubriendo económicamente.

n. ***Transportación vendida no utilizada y reconocimiento de ingresos***

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada. En el momento en que se proporciona el servicio de transporte o se pierde el derecho a la utilización del mismo, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo es reducida.

Se reconocen como ingreso de transportación aquellos boletos no utilizados con base en la fecha de itinerario del último cupón relativo. La Entidad tiene como política no efectuar reembolsos por el boletaje vendido. Los ingresos por servicios aéreos, de carga y excesos de equipaje se reconocen cuando se presta el servicio.

o. ***Programa de viajero frecuente***

La Entidad mantiene el Programa de viajero frecuente, (antes Programa Club Interjet) a través del cual, a cambio de un costo de inscripción anual, los socios del programa pueden acumular el 10% de la tarifa aérea (sin impuestos ni tarifa de uso de aeropuerto) para la adquisición de boletos, pago de exceso de equipaje o cargos por cambios, con una vigencia de 12 meses. El valor razonable atribuido a las recompensas se difiere como un pasivo y se reconoce como ingreso cuando la Entidad ha satisfecho su obligación, es decir, cuando se utiliza o vence, lo primero que ocurra. El precio se asigna a las recompensas a su valor razonable y el residual al valor del boleto.

El pasivo por dicho programa al 31 de diciembre de 2013 y tercer trimestre de 2014 es poco importante y se presenta dentro de gastos acumulados en el estado de posición financiera.

p. ***Programa Payback***

La Entidad tiene un programa denominado Payback, que consiste en una alianza entre marcas líderes del mercado, el cual realiza una coalición entre los usuarios y socios comerciales. Con este plan la Entidad busca mejorar la propuesta de valor al cliente, a través de programas de lealtad y promociones especiales, consolidando todos los puntos en una sola tarjeta que puede ser usada con todos los socios comerciales. El pasivo por dicho programa al 31 de diciembre de 2012 es poco importante y se presenta dentro de gastos acumulados en el estado consolidado de situación financiera.

q. ***Costos de beneficios al retiro, beneficios por terminación y Participación de los Trabajadores en las Utilidades (“PTU”)***

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

En el caso de los planes de beneficios definidos, que incluyen prima de antigüedad y pensiones, su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remediciones, que incluyen las

ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo (en su caso) y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se refleja de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en que se incurren. Las remediciones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifica a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación el activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos o ingresos por interés- netos.
- Remediciones

La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos como un gasto o un ingreso según la partida. [Gastos de personal' /otros (especificar)]. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado consolidado de posición financiera, representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.

Participación de los trabajadores en las utilidades (PTU)

La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de sueldos, salarios y prestaciones laborales.

r. ***Provisión de mantenimiento y condiciones de retiro***

Cuando un contrato de arrendamiento operativo establece la obligación futura de cubrir un mantenimiento mayor, la provisión se calcula por actuarios independientes y la Entidad registra la mejor estimación de la obligación futura si se cumplen las siguientes condiciones:

- I. Exista una obligación presente (legal o asumida) resultante de un evento pasado a cargo de la entidad,
- II. Es probable que se presente la salida de recursos económicos como medio para liquidar dicha obligación y,
- III. La obligación pueda ser estimada razonablemente.

La obligación establecida en los contratos de arrendamiento consiste, en general, en regresar en condiciones mínimas de desempeño los componentes principales como motores, unidades de potencia auxiliar (APU), mantenimiento mayor (i.e. C-Checks), tren de aterrizaje y un repintado o compartir el costo de mantenimiento (cuando el desgaste supere un determinado nivel) como se indica en el contrato de arrendamiento.

En general, es relativamente claro si una obligación por la condición de retorno se ha activado bajo los términos del contrato de arrendamiento para cada componente, por una comparación de las condiciones de retorno con los registros de condición mensuales de aeronaves.

Cuando las condiciones existentes en el componente de las aeronaves arrendadas son inferiores en comparación con los requeridos en las condiciones de devolución del contrato de arrendamiento, la Entidad tiene una obligación ineludible para cubrir el mantenimiento mayor en el componente, o hacer un pago al arrendador, y en consecuencia debe provisionarse esta obligación establecida en el contrato de arrendamiento.

La provisión se registra por el monto mínimo que se requiere para el siguiente mantenimiento mayor para regresar los componentes relevantes de la aeronave a un nivel de desempeño que cumpla con las condiciones de retorno. Esto debido a que el desembolso mínimo para el siguiente mantenimiento mayor, o el monto mínimo que se pagará al arrendador, es la única obligación contractual establecida para la Entidad, y la obligación se extinguirá (al menos temporalmente) por la realización del siguiente mantenimiento mayor, mismo que regresará los componentes a un nivel de desempeño que excede los requerimientos del contrato de arrendamiento. La provisión se descuenta a valor presente si el efecto es importante y se clasifica en corto y largo plazo con base en las fechas estimadas de mantenimiento.

s. ***Otras provisiones***

Se reconocen cuando se tiene una obligación presente como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

t. ***Impuestos a la utilidad***

El gasto por impuestos a la utilidad representa la suma de los impuestos a la utilidad causados y los impuestos a la utilidad diferidos.

– Impuestos a la utilidad causados

El impuesto sobre la renta (ISR) y el impuesto empresarial a tasa única (IETU) se registran en los resultados del año en que se causan.

– Impuestos a la utilidad diferidos

Para reconocer el impuesto diferido se determina si, con base en proyecciones financieras, la Entidad causará ISR o IETU y reconoce el impuesto diferido que corresponda al impuesto que esencialmente pagará. Los impuestos a la utilidad diferidos se reconocen sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar el resultado fiscal, aplicando la tasa correspondientes a estas diferencias y en su caso se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales. El pasivo por impuesto a la utilidad diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales. Se reconocerá un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles. Estos activos y pasivos no se reconocen si las diferencias temporales surgen del crédito mercantil o del reconocimiento inicial (distinto al de la combinación de negocios) de otros activos y pasivos en una operación que no afecta el resultado fiscal ni el contable.

Como consecuencia de la Reforma Fiscal 2014, al 31 de diciembre de 2013 ya no se reconoce IETU diferido.

Se reconoce un pasivo por impuestos diferidos por diferencias temporales gravables asociadas con inversiones en subsidiarias y asociadas, y participaciones en negocios conjuntos, excepto cuando la Entidad es capaz de controlar la reversión de la diferencia temporal y cuando sea probable que la diferencia temporal no se reversará en un futuro previsible. Los activos por impuestos diferidos que surgen de las diferencias temporales asociadas con dichas inversiones y

participaciones se reconocen únicamente en la medida en que resulte probable que habrán utilidades fiscales futuras suficientes contra las que se utilicen esas diferencias temporales y se espera que éstas se reversarán en un futuro cercano.

El valor en libros de un activo por impuestos diferidos debe someterse a revisión al final de cada periodo sobre el que se informa y se debe reducir en la medida que se estime probable que no habrán utilidades gravables suficientes para permitir que se recupere la totalidad o una parte del activo.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valúan empleando las tasas fiscales que se espera aplicar en el período en el que el pasivo se pague o el activo se realice, basándose en las tasas (y leyes fiscales) que hayan sido aprobadas o sustancialmente aprobadas al final del periodo sobre el que se informa.

La valuación de los pasivos y activos por impuestos diferidos refleja las consecuencias fiscales que se derivarían de la forma en que la Entidad espera, al final del periodo sobre el que se informa, recuperar o liquidar el valor en libros de sus activos y pasivos.

– Impuestos causados y diferidos

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en resultados, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen fuera de los resultados, ya sea en los otros resultados integrales o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce fuera de los resultados; o cuando surgen del reconocimiento inicial de una combinación de negocios. En el caso de una combinación de negocios, el efecto fiscal se incluye dentro del reconocimiento de la combinación de negocios.

w. ***Transacciones en moneda extranjera***

Los estados financieros individuales de cada subsidiaria de la Entidad se preparan en la moneda del ambiente económico primario en el cual opera la Entidad (su moneda funcional). Para fines de estos estados financieros consolidados, los resultados y la situación financiera de cada entidad están expresados en pesos mexicanos, la cual es la moneda funcional de la Entidad, y la moneda de presentación de los estados financieros consolidados.

Al preparar los estados financieros de cada entidad, las transacciones en moneda distinta a la moneda funcional de la Entidad (moneda extranjera) se reconocen utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas en que se efectúan las operaciones. Al final de cada periodo, las partidas monetarias denominadas en moneda extranjera se reconvierten a los tipos de cambio vigentes a esa fecha. Las partidas no monetarias registradas a valor razonable, denominadas en moneda extranjera, se reconvierten a los tipos de cambio vigentes a la fecha en que se determinó el valor razonable. Las partidas no-monetarias que se calculan en términos de costo histórico, en moneda extranjera, no se reconvierten.

Las diferencias en tipo de cambio se reconocen en los resultados del periodo, excepto por:

- Diferencias en tipo de cambio provenientes de préstamos denominados en monedas extranjeras relacionados con los activos en construcción para su uso productivo futuro, las cuales se incluyen en el costo de dichos activos cuando se consideran como un ajuste a los costos por intereses sobre dichos préstamos denominados en monedas extranjeras;
- Diferencias en tipo de cambio provenientes de partidas monetarias por cobrar o por pagar a una operación extranjera para la cual no está planificado ni es posible que se realice el pago, las cuales son reconocidas inicialmente en los otros resultados integrales y reclasificadas desde el capital contable a utilidades o pérdidas al vender total o parcialmente, la inversión neta.

Para fines de la presentación de los estados financieros consolidados, los activos y pasivos en moneda extranjera de la Entidad se expresan en pesos mexicanos, utilizando los tipos de cambio vigentes al final del periodo. Las partidas de ingresos y gastos se convierten a los tipos de cambio promedio vigentes del periodo, a menos que éstos fluctúen en forma significativa, en cuyo caso se utilizan los tipos de cambio a la fecha en que se efectúan las transacciones. Las diferencias en tipo de cambio que surjan, dado el caso, se reconocen en los otros resultados integrales y son acumuladas en el capital contable (atribuidas a las participaciones no controladoras cuando sea apropiado).

- x. **Reconocimiento de ingresos** - La Entidad reconoce como un pasivo la transportación vendida no utilizada y reconoce el ingreso cuando se proporciona el servicio de transporte o se pierde el derecho a la utilización del mismo. Respecto al Programa Club Interjet®, la Entidad difiere como un pasivo el valor razonable estimado de las recompensas (determinando el valor razonable del boleto de forma residual) y se reconoce como ingreso cuando se utiliza o vence, lo primero que ocurra.

5. Juicios y estimaciones

En la aplicación de las políticas contables de la Entidad, las cuales se describen en la Nota 3, la administración debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores en libros de los activos y pasivos de los estados financieros. Las estimaciones y supuestos relativos se basan en la experiencia y otros factores que se consideran pertinentes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y supuestos se revisan sobre una base regular. Las modificaciones a las estimaciones contables se reconocen en el periodo en que se realiza la modificación y periodos futuros si la modificación afecta tanto al periodo actual como a periodos subsecuentes.

- a. **Clasificación de arrendamientos** - Los contratos de arrendamiento se clasifican como operativos o financieros para efectos contables, basados en la medida en la que la Entidad obtiene los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de las aeronaves y otros equipos y bienes arrendados, dependiendo de la sustancia de la transacción más que de su forma legal. Esta determinación requiere del uso del juicio de la administración, para lo cual la Entidad ha establecido criterios internos de evaluación. La Entidad evalúa el periodo del contrato del arrendamiento, la vida económica del activo arrendado, el valor presente de los pagos mínimos del contrato y el valor razonable estimado del activo, entre otros, como factores clave para la clasificación del contrato de arrendamiento como operativo o financiero. La Nota 7 muestra las obligaciones reconocidas por arrendamientos financieros por equipos de vuelo y la Nota 9 revela las obligaciones derivadas de arrendamientos operativos. Cambios en la clasificación de los arrendamientos podrían tener un impacto significativo en la situación financiera y resultados de la Entidad.
- b. **Anticipos y provisión para mantenimiento y condiciones de retiro** - La contabilización de obligaciones y derechos resultantes de los contratos de arrendamientos operativos requiere la aplicación de juicio y realización de estimados. Las provisiones solo se registran cuando la Entidad está obligada contractualmente y el monto del pasivo se puede estimar confiablemente. Los estimados se realizan con base en las proyecciones de mantenimientos, mismas que se utilizan para la determinación del pago de anticipos. La provisión se descuenta utilizando una tasa antes de impuestos que refleje el riesgo asociado con el gasto de mantenimiento que es del 6.05%. Por su parte, sujeto a ciertas condiciones que requieren la interpretación legal de los contratos, los anticipos se reconocen como un activo financiero que devenga ingresos financieros. Finalmente, los anticipos y la provisión se presentan sobre una base bruta, ya que las IFRS requieren dicha presentación, salvo que alguna norma en particular permita o requiera la presentación de forma neta, y no se considera que se cumplan con las condiciones de dichas normas. Cambios en los juicios y/o estimaciones mencionados, pudieran tener un impacto relevante en la situación financiera y resultados de la Entidad.

- c. **Estimación de vidas útiles, valores residuales y métodos de depreciación** - La Entidad revisa periódicamente sus estimaciones de vidas útiles, valores residuales y métodos de depreciación sobre los componentes de equipo de vuelo, adaptaciones, mejoras y equipo y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Cambios en estos estimados pudieran tener un impacto significativo en la situación financiera y resultados de la Entidad.
- d. **Deterioro de activos de larga duración en uso** - La Entidad revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso para determinar si existen indicios de deterioro. Ante la presencia de algún indicio de deterioro, estima el monto recuperable que incluye, estimaciones del valor presente de los flujos de efectivo futuros generados por el activo (o unidad generadora de efectivo) y de su valor razonable. El valor presente de los flujos de efectivo futuros se basa en las proyecciones que realiza la administración de las operaciones futuras, descontados una tasa de interés antes de impuestos que refleje la evaluación que actualmente realizaría el mercado, respecto del valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo (o unidad generadora de efectivo). Las evaluaciones de la Administración no han reflejado deterioro alguno de los activos de larga duración tangibles e intangibles. Cambios en los estimados o los supuestos subyacentes, pudieran resultar en un deterioro de activos con impacto significativo en la situación financiera y resultados de la Entidad.

6. Instrumentos financieros derivados

Como parte de su programa de administración de riesgos, la Entidad utiliza instrumentos financieros, principalmente en la modalidad de opciones de combustible. La Entidad no contrata ni emite instrumentos financieros con propósitos de especulación.

La Entidad está expuesta a pérdidas crediticias en el caso de incumplimiento de la contraparte de este instrumento financiero, sin embargo, no espera que alguna de las contrapartes incumpla con sus obligaciones. El riesgo de crédito relacionado con estos instrumentos financieros está representado por el valor razonable de los contratos con un saldo favorable a la fecha de reporte, reducido por los efectos del contrato marco.

7. Préstamos de instituciones financieras

Documentos por pagar pesos mexicanos	3er. trim 2014	2013
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa TIIE base más 2.70% (1)	\$ 650	\$ 800
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa TIIE base más 2.65% (2)	431	513
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa TIIE base más 2.50% (3)	738	0
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa TIIE base más 2.90 puntos (4)	213	247
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa TIIE base más 4.00 puntos (5)	133	176

Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) base más 2.90 puntos (6)	67	122
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) base más 2.35 puntos (7)	285	133
Documentos por pagar dólares estadounidenses		
Obligación del arrendamiento financiero por equipos de vuelo que devenga interés a tasa fijo (8)	5,477	3,972
Devenga intereses pagaderos trimestralmente a la tasa LIBOR base más 1.5 puntos (9)	1,803	1,656
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa LIBOR base más 0.95 puntos (10)	142	137
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa LIBOR base más 0.95 puntos (11)	1,109	1,306
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa LIBOR base más 6.00 puntos (tasa efectiva de interés promedio 6.26%) (12)	0	326
Devenga intereses pagaderos mensualmente a la tasa LIBOR base más 6.00 puntos (tasa efectiva de interés promedio 6.26%) (13)	67	65
Devenga intereses pagaderos trimestralmente a la tasa LIBOR base más 0.5 puntos (14)	<u>1,032</u>	<u>999</u>
Deuda total	12,147	10,457
Menos - Porción a corto plazo	<u>6,025</u>	<u>5,204</u>
	<u>\$ 6,122</u>	<u>\$ 5,253</u>

Los créditos están garantizados por los accionistas de la Entidad.

- (1) El 4 de diciembre de 2012, la Entidad firmó contrato con Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria (NAFIN), actuando como fiduciaria del Fideicomiso No. 80660; por un monto de \$1,000 millones de pesos pagadero en 60 amortizaciones mensuales de \$16.7 millones de pesos a partir del 21 de enero de 2013.
- (2) El 10 de agosto de 2013, la Entidad la Entidad firmó contrato NAFIN, actuando como fiduciaria del Fideicomiso No. 80660; por un monto de \$550 millones de pesos pagadero en 60 amortizaciones mensuales de \$9.2 millones de pesos a partir del 20 de septiembre de 2013.
- (3) El 6 de agosto de 2014, la Entidad la Entidad firmó contrato NAFIN, actuando como fiduciaria del Fideicomiso No. 80660; por un monto de \$750 millones de pesos pagadero en 60 amortizaciones mensuales de \$12.5 millones de pesos a partir del 20 de septiembre de 2014.

- (4) El 18 de mayo de 2012, la Entidad firmó contrato con el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C (Bancomext) por \$320 pagadero en 84 amortizaciones mensuales de \$3.8 a partir del 18 de junio de 2012.
- (5) Este contrato de crédito se firmó el 14 de diciembre de 2011 con el Banco Inbursa por un importe de \$293, pagadero en 60 amortizaciones mensuales de \$4.9 a partir del 2 de enero 2012.
- (6) El contrato de apertura de crédito simple fue firmado el 28 de agosto de 2009 con el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. (Bancomext) pagadero en 18 amortizaciones mensuales de \$16.7 a partir de marzo de 2010. El 12 de agosto de 2011 se firmó un nuevo crédito con el Bancomext, a pagar en 48 mensualidades de \$6.1 pesos a partir de septiembre de 2011.
- (7) El 18 de marzo de 2013 se firmó un nuevo crédito con el Bancomext, a pagar en 84 mensualidades de \$2.0 millones de pesos a partir de abril de 2013; El 26 de marzo de 2013 se firmó otro crédito con el Bancomext, a pagar en 62 mensualidades de \$2.4 millones pesos a partir de abril de 2014; El 19 de junio de 2014 se firmó otro crédito con el Bancomext, a pagar en 59 mensualidades de \$0.7 millones pesos a partir de julio de 2014;
- (8) Al 30 de septiembre de 2014, los compromisos mínimos de pago por arrendamientos capitalizables son:

Total de obligaciones mínimas por arrendamiento	\$	4,244
Porción circulante de las obligaciones		<u>1,233</u>
Valor presente de las obligaciones	\$	<u><u>5,477</u></u>

- (9) El 29 de enero de 2010, una subsidiaria firmó un contrato de crédito con JP Morgan por un importe aproximado de US149 dólares, por pagar a corto plazo. En el año 2012, la Entidad firmó dos nuevos contratos de crédito, de los cuales US70 son pagaderos en un plazo de dos años y US64 a pagar a corto plazo.
- (10) El 27 de diciembre de 2013 se firmó documento por pagar por US75 con J.P. Morgan a pagar en corto plazo.
- (11) El 28 de diciembre de 2013, la entidad firmó un contrato de crédito con JP Morgan por un importe de US 100 dólares, por pagar a corto plazo.
- (12) El 28 de diciembre de 2013, la entidad firmó un contrato de crédito con CitiBank por un importe de US 25 dólares, por pagar a corto plazo.
- (13) El 4 de octubre de 2010, una subsidiaria realizó la apertura de un crédito simple con Banco Inbursa por aproximadamente US8 de dólares, pagaderos mediante seis amortizaciones anuales de capital por US1 de dólares cada una y una más de US2 con vencimiento el 4 de octubre de 2017.
- (14) El 15 de diciembre de 2010, una subsidiaria firmó un contrato de crédito por 6 pagarés con CitiBank, N. A. por aproximadamente US48.5 millones de dólares, pagaderos a petición de la institución. Adicionalmente el 16 de noviembre de 2012, firmó un nuevo contrato de crédito por US28 de dólares con vencimiento en mayo de 2014.

8. Instrumentos financieros

a. *Políticas contables significativas*

Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de

reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 4.

b. ***Objetivos de la administración del riesgo financiero***

La función de Tesorería Corporativa de la Entidad ofrece servicios a los negocios, coordina el acceso a los mercados financieros nacionales e internacionales, supervisa y administra los riesgos financieros relacionados con las operaciones de la Entidad a través de los informes internos de riesgo, los cuales analizan las exposiciones por grado y la magnitud de los riesgos. Estos riesgos incluyen el riesgo de mercado (incluyendo el riesgo cambiario, riesgo en las tasas de interés a valor razonable y riesgo en los precios), riesgo de crédito, riesgo de liquidez.

La Entidad busca minimizar los efectos de estos riesgos utilizando instrumentos financieros derivados para cubrir las exposiciones de riesgo. El uso de los derivados financieros se rige por la políticas de la Entidad aprobadas por el Consejo de Administración, las cuales proveen principios escritos sobre el riesgo cambiario, riesgo de las tasas de interés, riesgo de crédito, el uso de instrumentos financieros derivados y no derivados y la inversión de exceso de liquidez. Los auditores internos revisan periódicamente el cumplimiento con las políticas y los límites de exposición. La Entidad no suscribe o negocia instrumentos financieros, entre los que se incluye los instrumentos financieros derivados, para fines especulativos.

La función de Tesorería Corporativa informa trimestralmente al comité de administración de riesgos de la Entidad, el cual es un cuerpo independiente que supervisa los riesgos y las políticas implementadas para mitigar las exposiciones de riesgo.

c. ***Riesgo de precios***

El combustible es el principal costo de operación de la Entidad y, por lo tanto, está expuesta a fluctuaciones en el precio de la turbosina. La estrategia de la Entidad busca protegerla de alzas significativas e inesperadas en los precios del petróleo y manteniendo su competitividad en el caso de bajas en los precios. Para cumplir estos objetivos, se evalúa la contratación de instrumentos financieros derivados, principalmente en la modalidad de opciones de compra de combustible; sin embargo ha cubierto el riesgo de precios entregando anticipos al proveedor de combustible con base en consumos previos.

d. ***Riesgo de moneda extranjera***

Los ingresos de la Entidad se obtienen principalmente en pesos. Por otro lado, realiza transacciones en moneda extranjera, principalmente en dólares, por financiamiento de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y motores, sistemas de información, servicios aeroportuarios, mantenimiento y pago de seguros, entre otros, por lo cual está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio entre el peso y el dólar estadounidense.

La estrategia de administración de este riesgo se enfoca en monitorear las posiciones de activos y pasivos en dólares buscando el nivel óptimo de exposición al riesgo cambiario, establecido por el área de Tesorería. Periódicamente se evalúa la contratación de instrumentos financieros derivados, considerando el costo de la cobertura y las características de los instrumentos disponibles regularmente en el mercado. Actualmente, la Entidad no cuenta con una cobertura a través de instrumentos financieros derivados.

Una devaluación/revaluación de un peso por dólar, que representa la evaluación de la administración sobre un posible cambio razonable en la paridad cambiaria entre esas monedas, resultaría en un

incremento/decremento en los resultados y en el capital contable de la Entidad.

e. **Riesgo de tasa de interés**

La Entidad ha limitado su exposición a las tasas de interés dado que todos sus arrendamientos financieros de aeronaves están contratados a tasa fija. Otros préstamos para adquisición de aviones y capital de trabajo con instituciones financieras están expuestos a tasas de interés variables. Por otro lado, la Entidad mantiene equivalentes de efectivo en instrumentos a tasa variable, sin embargo, dada la materialidad de dichos montos en relación a la situación financiera de la Entidad, no se considera que la expongan a un riesgo relevante de tasa de interés.

Al momento de la contratación de un pasivo financiero, se evalúa la conveniencia de la contratación a tasa fija o variable, considerando, entre otros, los requerimientos contractuales, las tendencias de tasas en el mercado, el costo de contratación a tasa fija, etc.

9. Arrendamientos operativos

- a. La Entidad ha suscrito contratos de arrendamiento de 26 aviones y 12 motores al 31 de diciembre de 2013 y tercer trimestre de 2014, con diferentes plazos de renta. El vencimiento máximo será en 2026. En algunos casos, la Entidad tiene el derecho a ejercer la opción para extender los plazos de los arrendamientos.

Los contratos de arrendamiento celebrados, están garantizados con depósitos en garantía en efectivo. Asimismo; se establecen ciertas obligaciones para la Entidad, siendo las más importantes:

1. Mantener los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente, efectuando los pagos correspondientes.
 2. Dar mantenimiento al equipo de acuerdo al programa respectivo.
 3. Mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos estipulados en cada contrato.
 4. Entregar información financiera.
 5. Cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves.
- b. La Entidad cuenta con contratos de arrendamiento, en donde está construida la base de mantenimiento y las instalaciones aeroportuarias operativas, los cuales se encuentran en zonas federales. El contrato no tiene fecha de vencimiento.
- c. Los espacios en aeropuertos son arrendados a los diferentes grupos aeroportuarios.

10. Información por segmentos

La Entidad asigna recursos y evalúa la rentabilidad como una sola unidad de negocios. A pesar de que el órgano de gobierno que tiene la máxima autoridad en la toma de decisiones de operación de la Entidad revisa información de ingresos por diferentes agrupaciones (tales como operaciones nacionales y extranjeras, rutas, etc.), los gastos de operación y activos se reportan para la Entidad en su totalidad y, consecuentemente, la Entidad solo tiene un segmento operativo para efectos de reporte conforme a IFRS 8, *Segmentos operativos*.

Los ingresos de clientes extranjeros de algún país en particular, no son significativos. Los ingresos se

designan como provenientes del extranjero a partir del punto de partida o arribo de la ruta. Los activos no circulantes (distintos a activos financieros, impuestos diferidos y beneficios a empleados) están ubicados principalmente en México y aquellos ubicados en el extranjero no son significativos.