

RESULTADOS | 2T 2025

Sólido Desempeño Operativo y Financiero Ante un Entorno Desafiante

Ciudad de México, 24 de julio de 2025 - Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. ("Viva") empresa controladora de Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V., anunció hoy sus resultados financieros correspondientes al 2T 2025.

Millones de dólares ¹	2T 2025	2T 2024	% Var	6M 2025	6M 2024	% Var
Resumen Financiero						
Ingresos Operativos Totales	549	612	-10.3%	1,040	1,231	-15.5%
Utilidad de Operación (EBIT)	34	82	-58.1%	17	186	-91.1%
Margen de Operación (EBIT)	6.3%	13.4%	-7.2pp	1.6%	15.1%	-13.5pp
EBITDAR	180	234	-22.9%	329	469	-29.9%
Margen EBITDAR	32.8%	38.2%	-5.4pp	31.6%	38.1%	-6.5pp
Resumen Operativo						
ASMs (millones)	6,273	5,816	7.9%	12,054	11,137	8.2%
TRASM (centavos de dólar)	8.75	10.53	-16.8%	8.63	11.06	-21.9%
CASM (centavos de dólar)	8.21	9.11	-9.9%	8.49	9.39	-9.5%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	5.64	6.12	-7.9%	5.81	6.34	-8.4%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.57	2.99	-14.1%	2.69	3.05	-11.9%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	85.8%	86.0%	-0.2pp	85.3%	86.0%	-0.6pp
Pasajeros reservados (miles)	7,482	6,757	10.7%	14,316	12,925	10.8%

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario. La moneda funcional y de reporte de Viva es el dólar americano.

Juan Carlos Zuazua, Director General, comentó:

"Durante el segundo trimestre, continuaron las tendencias observadas a inicios del año, con una demanda marcada por un consumidor cauteloso y un entorno macroeconómico incierto. Ante este panorama, mantuvimos el enfoque en las variables que se encuentran bajo nuestro control, como la gestión disciplinada de la capacidad y una operación confiable.

A pesar de que la depreciación del peso mexicano en 13.6% impactó nuestros ingresos unitarios, el desempeño en moneda local se mantuvo sólido, impulsado por estrategias de gestión de tarifa y ajustes de capacidad que resultaron en un factor de ocupación de 85.8%.

Durante el trimestre, trabajamos en alinear la capacidad con la demanda a través de ajustes en la red de rutas, principalmente en periodos de menor actividad. Estos ajustes, junto con el impacto continuo de las revisiones de motores P&W, presionaron la utilización de la flota y los costos unitarios, aunque una gestión disciplinada de costos permitió contener su efecto sobre el margen EBITDAR.

Los ingresos del trimestre disminuyeron 10.3% contra el año anterior a US\$549 millones como resultado de una normalización tras el entorno tarifario atípico de 2024 y un entorno macroeconómico más moderado, con el TRASM ubicándose en US\$8.75. El CASM disminuyó 9.9% a US\$8.21, con una baja de 7.9% en el CASM ex-combustible, impulsada por eficiencias operativas y un efecto cambiario favorable, mientras que el CASM de combustible cayó 14.1% debido a menores precios del crudo. Como resultado, alcanzamos un margen EBITDAR de 32.8% y un margen neto de 1.4%, reflejo de la solidez de nuestro modelo operativo frente a un entorno desafiante.

La disciplina financiera nos permitió mantener un balance sólido, con un apalancamiento neto de 1.9x y una liquidez equivalente al 28% de los ingresos de los últimos doce meses, lo que nos brinda flexibilidad para enfrentar la incertidumbre sin comprometer nuestras prioridades estratégicas.

Históricamente, la segunda mitad del año presenta una demanda estacional más fuerte, lo que refuerza la importancia de mantener una ejecución disciplinada en un entorno complejo. Nuestro enfoque sigue siendo proteger la rentabilidad, preservar una posición financiera sólida y asegurar una operación eficiente y confiable."



Datos Relevantes 2T 2025

Millones de dólares ¹	2T 2025	2T 2024	% Var
Ingresos Operativos Totales	549	612	-10.3%
TRASM (centavos de dólar)	8.75	10.53	-16.8%
ASMs (millones)	6,273	5,816	7.9%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	85.8%	86.0%	-0.2pp
Total de Gastos de Operación	515	530	-2.9%
CASM (centavos de dólar)	8.21	9.11	-9.9%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	5.64	6.12	-7.9%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.57	2.99	-14.1%
Utilidad de Operación (EBIT)	34	82	-58.1%
Margen de Operación (EBIT)	6.3%	13.4%	-7.2pp
Utilidad antes de impuestos a la utilidad (EBT)	10	45	-77.0%
Margen de utilidad antes de impuestos (EBT)	1.9%	7.4%	-5.5pp
Utilidad neta	7	34	-77.7%
Margen de Utilidad neta	1.4%	5.5%	-4.1pp
EBITDAR	180	234	-22.9%
Margen EBITDAR	32.8%	38.2%	-5.4pp

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario. La moneda funcional y de reporte de Viva es el dólar americano.

El **Total de Ingresos de Operación** disminuyó 10.3%, a US\$549 millones este trimestre, reflejando menores ingresos unitarios, debido a una alta base de comparación, la depreciación del peso mexicano y un entorno macro más débil. Este desempeño fue impulsado, principalmente, por el decremento de los ingresos por tarifa y complementarios, con una disminución de 16.8% en el TRASM, a US\$8.75.

Durante el trimestre, los pasajeros reservados de Viva se incrementaron en 10.7%, a 7.5 millones, reflejando una sólida demanda en los mercados domésticos e internacionales. Los ingresos complementarios disminuyeron 3.3% en comparación con el 2T 2024, a US\$274 millones, lo que representa el 49.9% del total de ingresos.

El **Total de Gastos de Operación** disminuyó 2.9%, a US\$515 millones este trimestre. Esta contracción fue impulsada principalmente por menores costos de combustible, un efecto cambiario positivo por la depreciación del peso mexicano, la compensación de P&W y eficiencias operativas. El total de gastos de operación fue parcialmente compensado por una mayor capacidad.

El CASM disminuyó 9.9%, a US\$8.21 este trimestre, reflejando un decremento de 7.9% en el CASM ex-combustible que alcanzó US\$5.64, junto con una disminución de 14.1% en el CASM combustible que llegó a US\$2.57. La contracción en el CASM ex-combustible fue principalmente impulsada por un efecto cambiario positivo por la depreciación del peso mexicano, la compensación de P&W y eficiencias operativas, lo cual fue parcialmente compensado por impactos en la utilización por las aeronaves en tierra, derivados de efectos en fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney.

La **Utilidad de Operación** se situó en US\$34 millones, reflejando la normalización de una alta base de comparación en 2024, resultando en un margen de operación de 6.3%.

La **Utilidad Neta** fue de US\$7 millones este trimestre, con un margen neto de 1.4%.



Deuda Financiera

Millones de dólares	Jun 2025	Dic 2024	% Var
Deuda Total	877	734	19.5%
Pasivos por arrendamiento	1,561	1,655	-5.7%
Deuda Total Ajustada	2,438	2,388	2.1%
Efectivo y equivalentes de efectivo	673	820	-17.9%
Deuda neta ajustada*	1,764	1,568	12.5%
Deuda neta ajustada / UDM EBITDAR	1.9x	1.5x	0.4x
Efectivo / UDM Ingresos Operativos	28.4%	32.0%	-3.6pp
Totales			

*Deuda neta ajustada: Deuda Total (incluyendo pasivos por arrendamientos) menos efectivo y equivalentes de efectivo.

La **Deuda Total Ajustada** fue de US\$2,438 millones, de los cuales US\$877 millones corresponden a deuda financiera y US\$1,561 millones a pasivos por arrendamiento.

El **Saldo Total de Efectivo y Equivalentes de Efectivo** fue de US\$673 millones, lo que representa el 28.4% de los ingresos acumulados en los últimos 12 meses, con un apalancamiento neto de 1.9x.

Flota

Aeronave*	Jun 2025	Mar 2025	Dic 2024	Jun 2024
Airbus 320ceo	29	28	28	24
Airbus 320neo	25	25	22	22
Airbus 321ceo	10	10	10	10
Airbus 321neo	32	30	30	28
Flota Total al final del periodo	96	93	90	84

A321 %	43.8%	43.0%	44.4%	45.2%
Neo %	59.4%	59.1%	57.8%	59.5%

*Flota total al final del periodo excluye arrendamientos de corto plazo (ACMIs)

Durante el 2T 2025, incorporamos 3 aeronaves netas (1Airbus 320ceo y 2 Airbus 321neo), y 12 aeronaves netas (5 Airbus 320ceo, 3 Airbus 320neo y 4 Airbus 321neo), en comparación con junio de 2024. Nuestra flota cerró el 2T 2025 con una edad promedio de 7.1 años.

Durante el 2T 2025, tuvimos un promedio de 26.4 aeronaves de la familia A320neo en tierra, relacionados con los problemas de fiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney. Para mitigar el impacto de los llamados a revisión de los motores de P&W sobre nuestra red de rutas, estamos extendiendo los arrendamientos de aeronaves, recibiendo entregas de aeronaves de nuestro pedido y buscando capacidad de corto y mediano plazo.

Coberturas

Al 30 de junio de 2025, Viva cuenta con instrumentos de cobertura de precios de la turbosina y de tipo de cambio, para mitigar la volatilidad cambiaria y variaciones en precios. Hemos cubierto el 48.3% de nuestro consumo previsto de turbosina para 2025 y, en cuanto al tipo de cambio, nuestra cobertura alcanza el 64.9% de nuestra exposición proyectada para 2025.



Contacto de Relación con Inversionistas: Marcelo González / Luis Mario Martínez / ir@vivaerobus.com

Contacto Prensa: Walfred Castro / walfred.castro@vivaerobus.com

Cambio en la Moneda de Reporte al dólar

En 2020, Viva determinó que su moneda funcional era el U.S. dólar. Efectivo el 1^{er} de octubre de 2022, Viva decidió cambiar su moneda de reporte de pesos mexicanos ("MX\$") al dólar americano ("US\$"), con base en lo establecido por la Norma Internacional de Contabilidad 21, *Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de la moneda extranjera* ("IAS 21" por sus siglas en inglés) bajo las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" por sus siglas en inglés), y con la autorización del Consejo de Administración de Grupo Viva, S.A. de C.V., contando con la opinión favorable previa de su Comité de Auditoría. La carta del auditor externo "KPMG" reconoce el cambio en la moneda de reporte, con el fin de cumplir con los requerimientos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores ("CNBV").

Viva considera que la utilización del dólar americano para el reporte de información financiera consolidada mejorará y facilitará el análisis a un amplio rango de usuarios (agencias calificadoras, analistas, inversionistas y acreedores, entre otros).

Declaración sobre Eventos Futuros

Este comunicado incluye declaraciones a futuro. Viva ha basado estas declaraciones a futuro en gran medida en sus expectativas y proyecciones actuales sobre eventos futuros y tendencias financieras, las cuales pudieran afectar a la condición financiera del negocio de Viva. Las declaraciones a futuro no deben ser interpretadas como una garantía o seguridad de rendimiento o resultados futuros y no serán necesariamente indicaciones precisas de los momentos en los que se logrará dicho rendimiento o resultados. Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible en el momento en que se realizan y/o en las expectativas formadas de buena fe por la Dirección en ese momento, con respecto a acontecimientos futuros, y están sujetas a riesgos e incertidumbre, que podrían hacer que el rendimiento o los resultados reales difieran materialmente de los expresados o sugeridos en las declaraciones a futuro. Los factores significativos que podrían causar tales diferencias incluyen, pero no se limitan a el entorno competitivo en la industria de Viva, incluyendo los que surgen como sustitutos no relacionados con viajes no aéreos; capacidad para responder a la crisis sanitarias globales, tal como la pandemia de COVID-19, así como potenciales brotes de otras enfermedades y pandemias; su capacidad de mantener costos bajos, consistente con nuestro modelo de negocio de ultra-bajo costo, los cambios en el costo del combustible de Viva, un eficiente costo de combustible para Viva, la efectividad de sus coberturas y la capacidad de Viva para cubrir los costos de combustible a través de opciones, swaps y otros instrumentos financieros; el impacto de las condiciones económicas en el comportamiento del consumidor en México y en el mundo; los ataques terroristas o amenazas de ataques terroristas, la inestabilidad global y las posibles acciones o actividades militares de EE.UU.; la capacidad de generar ingresos no relacionados con la venta de boletos; las condiciones externas, incluyendo condiciones meteorológicas y desastres naturales; la congestión del tráfico aéreo; brote de alguna enfermedad y un nuevo brote o escalada del COVID-19 o cualquier forma relacionada/mutada de COVID-19; la capacidad de mantener las franjas horarias en los aeropuertos en los que operamos y el servicio prestado por los operadores de aeropuertos; capacidad para operar en nuevos aeropuertos en términos que son consistentes con nuestra estrategia de negocio y modelo de ultra-bajo costo; la capacidad de Viva y Allegiant de obtener las aprobaciones regulatorias de todas las dependencias con el fin obtener los beneficios de la alianza; conflictos laborales, huelga de empleados y otras disrupciones laborales, incluyendo en nuestras negociaciones con nuestro sindicato; pérdida de algún miembro de nuestro personal clave y la capacidad para atraer y retener personal cualificado. Obligaciones fijas relacionadas a las aeronaves; la dependencia de los saldos de caja y los flujos de efectivo operativos; los costos de mantenimiento; dependencia en sistemas automatizados y los riesgos asociados con los cambios en esos sistemas; el uso de datos personales y el impacto de una potencial violación de privacidad de datos y ataques cibernéticos; la regulación gubernamental, cambios en la ley e interpretación y supervisión del cumplimiento de la legislación aplicable; mantener y renovar permisos y concesiones; la capacidad de Viva para ejecutar la estrategia de crecimiento; las interrupciones operativas; el endeudamiento de Viva; la liquidez de Viva; la dependencia de Viva de terceros proveedores y socios; dependencia en un solo proveedor de turbosina en México, un accidente o incidente aéreo; proveedores de aeronaves y motores; los cambios en el mercado mexicano; los costos de los seguros; costos para cumplir con la normativa medioambiental; y a las fluctuaciones cambiarias, especialmente la devaluación del peso mexicano.

Además, en este comunicado, las palabras "creer", "puede", "estimar", "continuar", "anticipar", "pretender", "esperar", "predecir", "potencial" y expresiones similares, en lo que respecta a Viva, su negocio y su administración, pretenden identificar las declaraciones a futuro. Ante estos riesgos e incertidumbres, los eventos y circunstancias a futuro discutidos en este comunicado pueden no ocurrir y los resultados reales podrían diferir materialmente de los anticipados o implícitos en las declaraciones a futuro. Todas las declaraciones a futuro atribuibles a Viva o a las personas que actúan en su nombre están expresamente calificadas en su totalidad por las declaraciones prospectivas expuestas anteriormente. Las declaraciones a futuro se refieren únicamente a la fecha de este comunicado de resultados. No se debe depositar una confianza indebida en las declaraciones a futuro. Viva no asume ninguna obligación de actualizar las declaraciones a futuro para reflejar los resultados reales, los cambios en las suposiciones o los cambios en otros factores que afecten a la información a futuro, excepto en la medida en que lo exija la legislación aplicable. Si Viva actualiza una o más declaraciones a futuro, no se debe inferir que Viva hará actualizaciones adicionales con respecto a esas u otras declaraciones a futuro.



Glosario

ASMs: "Asientos disponibles por milla", representa la capacidad de asientos de la aeronave multiplicado por el número de millas.

Utilización operativa diaria promedio es calculada como **Horas Bloque por aeronave por día**, representa el número total de horas bloque dividido por la flota operativa promedio y el número de días en el periodo.

Utilización total diaria promedio es calculada como **Horas Bloque por aeronave por día**, que representa el número total de horas bloque dividido por la flota total promedio y dividido por el número de días en el periodo.

CASM: "Costo por asiento por milla disponible", hace referencia a los gastos operacionales totales divididos por asientos disponibles por millas (ASMs).

CASM ex-combustible: Representa los gastos operacionales totales excluyendo el gasto de combustible, divididos por asientos disponibles por millas (ASMs).

EBITDA: Significa "Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización", se calcula como Utilidad (Pérdida) Neta Consolidada del ejercicio sumando los impuestos sobre la renta, los ingresos financieros y los gastos financieros, y la depreciación y amortización. Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre efectivo y equivalentes de efectivo, los intereses pagados por partes relacionadas y ganancias cambiarias. Los gastos financieros incluyen los gastos por intereses de los pasivos financieros, los intereses de los pasivos por arrendamiento, la valuación de los instrumentos financieros y las pérdidas cambiarias. EBITDA es una métrica no basada en Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Una métrica no financiera conforme a NIIF es generalmente definida como una métrica para medir resultados financieros, pero excluye montos que no serían ajustados en la mayoría de las medidas financieras comparables bajo normas internacionales (NIIF).

EBITDAR: Significa "Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, y gasto de renta", se calcula como Utilidad (Pérdida) Neta Consolidada del ejercicio sumando los impuestos sobre la renta, los ingresos y los gastos financieros, la depreciación y amortización, y los arrendamientos. EBITDAR es una métrica no basada en Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), como se definió anteriormente.

Factor de Ocupación: Representa el porcentaje de capacidad de asientos que son utilizados en las aeronaves y se calcula dividiendo los pasajeros pago millas (RPMs) de itinerario por asientos disponibles por millas (ASMs) de itinerario.

TRASM: "Ingreso total operacional por asientos millas disponibles", representa el ingreso total operacional dividido por los asientos millas disponibles.

RPMs: "Pasajeros pago millas", representa el número de millas volados de los pasajeros pagos.

Pasajeros: Clientes que adquirieron su boleto para volar en el mes del reporte indistintamente si efectúan o no su vuelo.

Yield: Definido como ingreso total operativo dividido por pasajeros pago millas (RPMs).

A partir del 1^{er}o de enero de 2020, la Compañía cambió su moneda funcional al dólar americano (US\$).

A partir del 1^{er}o de octubre de 2022, la Compañía cambió su moneda de reporte al dólar americano (US\$).



Indicadores Financieros y Operativos

Indicadores Financieros y Operativos

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias

Periodos de tres meses terminados el 30 de junio de 2025 y 2024

(Información financiera en miles de dólares, a menos que se indique lo contrario)

Indicadores Financieros y Operativos	2T 2025	2T 2024	% Var
Ingresos Totales	549,204	612,177	-10.3%
EBITDAR	180,357	233,852	-22.9%
Margen EBITDAR	32.8%	38.2%	-5.4pp
EBITDA	162,072	202,110	-19.8%
Margen EBITDA	29.5%	33.0%	-3.5pp
Métricas de Tráfico			
ASMs (millones)	6,273	5,816	7.9%
Doméstico	5,075	4,808	5.6%
Internacional	1,198	1,007	18.9%
RPMs (millones)	5,355	4,957	8.0%
Doméstico	4,436	4,182	6.1%
Internacional	919	774	18.7%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	85.8%	86.0%	-0.2pp
Doméstico	87.4%	87.4%	0.0pp
Internacional	78.4%	78.6%	-0.2pp
Pasajeros reservados (miles)	7,482	6,757	10.7%
Doméstico	6,671	6,093	9.5%
Internacional	811	664	22.2%
Métricas Operativas			
TRASM (centavos de dólar)	8.75	10.53	-16.8%
CASM (centavos de dólar)	8.21	9.11	-9.9%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	5.64	6.12	-7.9%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.57	2.99	-14.1%
Tarifa por Pasajero (US\$)	36.8	48.7	-24.4%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	36.6	41.9	-12.7%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	73.4	90.6	-19.0%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	63.0	77.0	-18.3%
Costo Total por Asiento (US\$)	59.0	66.7	-11.5%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	40.5	44.8	-9.5%
Asientos (miles)	8,724	7,948	9.8%
Etapa media (millas)	716	727	-1.5%
Sectores	43,375	39,898	8.7%
Horas Bloque	88,647	82,429	7.5%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.4	12.3	0.7%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.5	8.9	-4.3%
Galones de combustible consumidos (millones)	67.6	62.9	7.4%
Datos Macro			
Promedio Jet Fuel ¹ (US\$/gal)	2.00	2.46	-18.7%
Tipo de cambio promedio ² (US\$/MX\$)	19.55	17.21	13.6%
Tipo de cambio al final de periodo ² (US\$/MX\$)	18.89	18.38	2.8%

(1) Bloomberg - JETIGCPR Index

(2) Banxico



Indicadores Financieros y Operativos

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias

Periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2025 y 2024

(Información financiera en miles de dólares, a menos que se indique lo contrario)

Indicadores Financieros y Operativos	6M 2025	6M 2024	% Var
Ingresos Totales	1,040,378	1,231,476	-15.5%
EBITDAR	328,905	469,312	-29.9%
Margen EBITDAR	31.6%	38.1%	-6.5pp
EBITDA	275,941	411,675	-33.0%
Margen EBITDA	26.5%	33.4%	-6.9pp
Métricas de Tráfico			
ASMs (millones)	12,054	11,137	8.2%
Doméstico	9,717	9,165	6.0%
Internacional	2,338	1,972	18.6%
RPMs (millones)	10,233	9,515	7.6%
Doméstico	8,431	7,997	5.4%
Internacional	1,802	1,518	18.7%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	85.3%	86.0%	-0.6pp
Doméstico	86.9%	87.5%	-0.6pp
Internacional	78.5%	78.4%	0.1pp
Pasajeros reservados (miles)	14,316	12,925	10.8%
Doméstico	12,732	11,637	9.4%
Internacional	1,583	1,289	22.9%
Métricas Operativas			
TRASM (centavos de dólar)	8.63	11.06	-21.9%
CASM (centavos de dólar)	8.49	9.39	-9.5%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	5.81	6.34	-8.4%
CASM combustible (centavos de dólar)	2.69	3.05	-11.9%
Tarifa por Pasajero (US\$)	36.8	53.3	-31.0%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	35.9	42.0	-14.5%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	72.7	95.3	-23.7%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	62.0	81.4	-23.8%
Costo Total por Asiento (US\$)	61.0	69.1	-11.7%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	41.7	46.7	-10.6%
Asientos (miles)	16,778	15,125	10.9%
Etapa media (millas)	715	732	-2.3%
Sectores	83,741	75,092	11.5%
Horas Bloque	171,350	156,328	9.6%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.3	12.0	1.9%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.3	8.8	-5.5%
Galones de combustible consumidos (millones)	130.0	119.1	9.1%
Datos Macro			
Promedio Jet Fuel ¹ (US\$/gal)	2.11	2.54	-17.0%
Tipo de cambio promedio ² (US\$/MX\$)	19.98	17.10	16.8%
Tipo de cambio al final de periodo ² (US\$/MX\$)	18.89	18.38	2.8%

(1) Bloomberg - JETIGCPR Index

(2) Banxico



Estados Financieros

Estado de Resultados

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Resultados Integrales

Periodos de tres meses terminados el 30 de junio de 2025 y 2024

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados)	2T 2025	2T 2024	% Var
Pasajeros	275,138	328,776	-16.3%
Cargo por servicio y otros	274,066	283,401	-3.3%
Ingresos operativos totales	549,204	612,177	-10.3%
Otros ingresos	-34,595	-23,108	49.7%
Combustible	161,064	173,901	-7.4%
Depreciación y amortización	127,584	119,825	6.5%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	73,045	74,113	-1.4%
Sueldos, salarios y otros beneficios	77,657	68,644	13.1%
Gastos de apoyo en la operación	30,587	24,135	26.7%
Gastos de publicidad y distribución	30,749	26,962	14.0%
Mantenimiento	29,745	33,597	-11.5%
Arrendamientos	18,285	31,742	-42.4%
Otros gastos	595	81	634.6%
Total de gastos de operación	514,716	529,892	-2.9%
Utilidad de operación	34,488	82,285	-58.1%
Margen de operación	6.3%	13.4%	-7.2pp
Ingreso financiero	27,803	17,299	60.7%
Gasto financiero	-51,865	-54,342	-4.6%
Total de gastos financieros, neto	-24,062	-37,043	-35.0%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	10,426	45,242	-77.0%
Margen de utilidad antes de impuestos	1.9%	7.4%	-5.5pp
Impuestos a la utilidad	2,941	11,620	-74.7%
Utilidad neta	7,485	33,622	-77.7%
Margen de utilidad neta	1.4%	5.5%	-4.1pp



Estado de Resultados

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Resultados Integrales

Periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2025 y 2024

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	6M 2025	6M 2024	% Var
Pasajeros	526,539	688,855	-23.6%
Cargo por servicio y otros	513,839	542,621	-5.3%
Ingresos operativos totales	1,040,378	1,231,476	-15.5%
Otros ingresos	-79,185	-30,832	156.8%
Combustible	323,949	339,831	-4.7%
Depreciación y amortización	259,383	225,702	14.9%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	139,530	139,783	-0.2%
Sueldos, salarios y otros beneficios	146,607	144,704	1.3%
Gastos de apoyo en la operación	56,559	47,719	18.5%
Gastos de publicidad y distribución	58,587	55,281	6.0%
Mantenimiento	63,977	64,863	-1.4%
Arrendamientos	52,964	57,637	-8.1%
Otros gastos	1,449	815	77.8%
Total de gastos de operación	1,023,820	1,045,503	-2.1%
Utilidad de operación	16,558	185,973	-91.1%
Margen de operación	1.6%	15.1%	-13.5pp
Ingreso financiero	41,621	38,751	7.4%
Gasto financiero	-105,119	-105,133	0.0%
Total de gastos financieros, neto	-63,498	-66,382	-4.3%
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	-46,940	119,591	N/A
Margen de utilidad (pérdida) antes de impuestos	-4.5%	9.7%	-14.2pp
Impuestos a la utilidad	-12,674	30,255	N/A
Utilidad (pérdida) neta	-34,266	89,336	N/A
Margen de utilidad (pérdida) neta	-3.3%	7.3%	-10.5pp

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de junio de 2025, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de junio de 2025, así como sus respectivos procedimientos de revisión.



Estado de Situación Financiera

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Situación Financiera
Al 30 de junio de 2025 y 31 de diciembre de 2024
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	Jun 2025	Dic 2024	% Var
Efectivo y equivalentes de efectivo	673,486	820,250	-17.9%
Instrumentos financieros derivados	440	22,477	-98.0%
Cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar	124,634	41,176	202.7%
Partes relacionadas	174,400	4,378	3883.6%
Inventarios	31,493	30,591	2.9%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	75,804	62,759	20.8%
Total del activo circulante	1,080,257	981,631	10.0%
Efectivo restringido	4,613	3,260	41.5%
Partes relacionadas	0	148,360	-100.0%
Pagos anticipados para mantenimientos a largo plazo	5,287	11,232	-52.9%
Equipo de operación, mobiliario y equipo	959,219	812,211	18.1%
Activos por derechos de uso	1,323,099	1,443,994	-8.4%
Activos intangibles	16,799	13,737	22.3%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	265,219	235,051	12.8%
Impuestos a la utilidad diferidos	176,085	187,479	-6.1%
Instrumentos financieros derivados	0	21	-100.0%
Total del activo	3,830,578	3,836,976	-0.2%
Deuda	172,643	174,214	-0.9%
Instrumentos financieros derivados	22,624	12,195	85.5%
Pasivos por arrendamiento	312,656	346,612	-9.8%
Proveedores	118,813	168,879	-29.6%
Pasivos acumulados	193,885	190,898	1.6%
Provisiones	158,298	155,711	1.7%
Participación de los trabajadores en la utilidad	470	31,738	-98.5%
Partes relacionadas	451	221	104.1%
Transportación vendida no utilizada	231,904	216,326	7.2%
Anticipos por servicios	39,251	36,718	6.9%
Total del pasivo circulante	1,250,995	1,333,512	-6.2%
Deuda	704,319	559,422	25.9%
Pasivos por arrendamiento	1,247,929	1,307,906	-4.6%
Instrumentos financieros derivados	2,777	1,553	78.8%
Provisiones	344,820	298,195	15.6%
Beneficios a los empleados	2,343	1,946	20.4%
Total del pasivo	3,553,183	3,502,534	1.4%
Capital social	51,866	51,866	0.0%
Reserva legal	10,373	9,339	11.1%
Instrumento compuesto	8,263	8,263	0.0%
Reserva en suscripción de acciones	-121	-121	0.0%
Capital adicional pagado	14,075	12,867	9.4%
Otras cuentas de capital	-2,316	-2,316	0.0%
Resultados acumulados	211,602	246,902	-14.3%
Otros resultados integrales	-16,347	7,642	N/A
Total del capital contable	277,395	334,442	-17.1%
Total del pasivo y capital contable	3,830,578	3,836,976	-0.2%

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de junio de 2025, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de junio de 2025, así como sus respectivos procedimientos de revisión.



Estado de Flujos de Efectivo

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo
Periodos de tres meses terminados el 30 de junio de 2025 y 2024
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados)	2T 2025	2T 2024	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	115,500	130,389	-11.4%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-161,270	-138,115	16.8%
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento	-60,633	-64,013	-5.3%
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	-106,403	-71,739	48.3%
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	779,889	1,034,870	-24.6%
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	673,486	963,131	-30.1%

Durante el 2T 2025, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$132 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo
Periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2025 y 2024
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	6M 2025	6M 2024	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	175,086	417,963	-58.1%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-195,716	-257,386	-24.0%
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de financiamiento	-126,134	-81,046	55.6%
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	-146,764	79,531	N/A
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	820,250	883,600	-7.2%
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	673,486	963,131	-30.1%

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de junio de 2025, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de junio de 2025, así como sus respectivos procedimientos de revisión.

Durante los primeros seis meses de 2025, el total de salidas de efectivo por arrendamientos ascendió a US\$242 millones, los cuales se encuentran reconocidos en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.