



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

TÍTULO:

GUÍA PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS COSTOS E
INGRESOS EN UNA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE AÉREO.

AUTORES:

LÓPEZ LINDAO, KEVIN LAUTARO
LÓPEZ LOQUI, ANGIE MARÍA

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CPA.

TUTOR:

CPA. BARBERAN ZAMBRANO NANCY JOHANNA, MSC

Guayaquil, Ecuador

2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por: Kevin Lautaro, López Lindao y Angie María, López Loqui, como requerimiento parcial para la obtención del Título de: Ingeniero en Contabilidad y Auditoría CPA.

TUTORA

Ing. Barberan Zambrano, Nancy Johanna, Msc.

DIRECTOR DE LA CARRERA

Ing. Mancero Mosquera Humberto Jacinto, Msc.

Guayaquil, septiembre del 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, Kevin Lautaro López Lindao y Angie María López Lindao

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación “Guía para el reconocimiento de los costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo” previa a la obtención del Título de: Ingeniero en Contabilidad y Auditoría CPA, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, septiembre del 2016

LOS AUTORES

Kevin Lautaro, López Lindao

Angie María, López Lindao



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.


AUTORIZACIÓN

Nosotros, Kevin Lautaro López Lindao y Angie María López Loqui

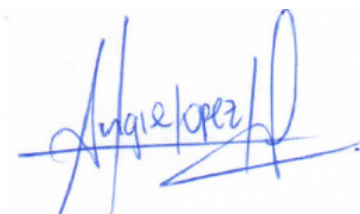
Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación “Guía para el reconocimiento de los costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo”, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, septiembre del 2015

LOS AUTORES:



Kevin Lautaro, López Lindao



Angie María, López Lindao

REPORTE URKUND

The screenshot displays the URKUND interface. On the left, a sidebar shows document details: 'Documento' (TESIS FINAL KEVIN LOPEZ ANGE LOPEZ urkund corregido 3 29062016.docx), 'Presentado' (2016-06-30 20:17), 'Recibido' (nancy.barberan.ucsg@analysis.orkund.com), and 'Mensaje' (Corrección de tesis). A progress bar indicates 0% completion. The main area on the right is titled 'Lista de fuentes' and 'Bloques', showing a list of sources with columns for 'Categoria' and 'Enlace/nombre de archivo'. The sources include 'Urkund Report - TESIS FINAL KEVIN LOPEZ ANGE LOPEZ urkund corregido 3 29062016.docx', 'TESIS FINAL KEVIN LOPEZ ANGE LOPEZ.docx', 'Pablo Catagua - NIIF 15.doc', and several URLs from Deloitte and the MEF. A section for 'Fuentes alternativas' also lists 'TESIS FINAL KLAL.docx'.

TUTORA

Ing. Barberan Zambrano, Nancy Johanna, Msc.

AGRADECIMIENTO

Agradezco primeramente a mis padres que han dado todo el esfuerzo para que este culminando esta etapa de mi vida, gracias por apoyarme en todos los momentos difíciles de mi vida, ellos siempre han estado junto a mí y gracias a ellos soy lo que ahora soy, con sus esfuerzo y los míos ahora puedo ser una profesional y seré un gran orgullo para ellos.

Agradezco a nuestra tutora Nancy Barbera, por guiarnos con sus conocimientos y por su apoyo en nuestro trabajo de titulación. A mi compañera de tesis y amiga Angie López, que siempre estuvo predispuesta a ayudarme y confió en mí para elaborar este trabajo de titulación.

Kevin Lautaro López Lindao

DEDICATORIA

Dedico de manera especial a mi papá Lautaro López quien fue el principal cimiento para la construcción de mi vida profesional, sentó mis bases y deseos de superación, sus esfuerzos me llevan a admirarlo cada día más.

A mi madre y a mis hermanos que son personas que me han ofrecido el amor y la calidez de la familia a la cual amo.

Kevin Lautaro López Lindao

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, por ser mi guía en todo momento;

Mis padres y a mi hermano por ser el motor principal en mi vida, ser mi fortaleza en días difíciles, porque sin ellos no podría ser quien soy y continuar con esta lucha;

A mi compañero y amigo Kevin López por la constancia y el esfuerzo brindado para desarrollar este trabajo;

A Andrés Crespo por su apoyo, dedicación y sus palabras de perseverancia para no desfallecer y culminar esta etapa.

Angie María López Lindao

DEDICATORIA

Dedico a Dios y a mi familia por ser mi aliento y nunca dejarme caer.

¡Es por y para ustedes!

Angie María López Lindao



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

ING. NANCY JOHANNA BARBERAN ZAMBRANO, MSC.
TUTOR

f. _____

ING. JACINTO HUMBERTO MANCERO MOSQUERA, MSC.
DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

CPA. ROSADO HARO, ALBERTO SANTIAGO, MBA.
DOCENTE DE LA CARRERA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA E INGENIERÍA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA.

CALIFICACIÓN

f. _____

ING. NANCY JOHANNA BARBERAN ZAMBRANO, MSC.
TUTORA

Tabla de contenidos

RESUMEN.....	XIX
ABSTRACT.....	XX
INTRODUCCIÓN.....	22
Situación problemática.....	26
Formulación del problema.....	29
Objetivos.....	30
General.....	30
Objetivos específicos.....	30
1. Capítulo I: Marco Teórico.....	32
1.2. Antecedentes.....	32
1.3. Bases Teóricas.....	33
1.4. Historia de la Contabilidad de Costos.....	34
1.5. Costeo.....	35
1.6. Costos y su Terminología.....	36
1.7. Clasificación de los costos.....	37
1.8. Objetivos de la Contabilidad de Costos.....	40
1.9. Ingresos.....	43
1.10. Los ingresos operativos de la industria aérea.....	43
1.11. Norma Internacional de Contabilidad 18 Ingresos por Actividades ordinarias vs. Normas Internacionales de Información Financiera 15 Ingresos por Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes	44
1.11.1. Modelo de enfoque del ingreso.....	46

1.11.2.	Impacto en la aplicación de la nueva normativa	62
2.	Capitulo II: Marco Metodológico de la Investigación.....	66
2.1.	Delimitación de la Investigación.....	66
2.2.	Justificación de la Investigación.....	66
2.3.	Diseño Metodológico	67
2.3.1.	Tipo de investigación.....	67
2.3.2.	Diseño de investigación	67
2.3.3.	Población y/o muestra.....	69
3.	Capitulo III: Diagnostico del Estado Actual de la Problemática que se Investiga	73
3.1.	Explicación de los Resultados Obtenidos Mediante los Métodos Aplicados.....	73
3.2.	Interpretación de los Resultados del Diagnóstico	74
3.3.	Características de la Industria	74
3.3.1.	Tipos de aerolíneas.....	78
3.3.2.	Variación Estacional.....	80
3.3.3.	Competencia	82
3.3.4.	Tráfico Aéreo.....	85
3.1.1	Economía.....	89
3.1.2	Combustible	91
3.1.3	Mantenimiento.....	93
3.1.4	Aeropuertos Nacionales	95
3.1.5	Aerolíneas Según La Red	96
3.1.6	Tecnología y Canales de distribución.....	98

3.4. Conocimiento General de la Compañía	99
4. Capitulo IV: Guía para el reconocimiento de los costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo	105
4.1. Objetivo de la guía	105
4.1.1. Objetivo general	105
4.1.2. Objetivos Específicos	105
4.2. Alcance	105
4.2.1. Principios de contabilidad generalmente aceptados	106
4.3. Costos y gastos de la compañía	108
4.4. Proceso contable	110
4.4.1. Origen	111
4.4.2. Reserva	113
4.4.3. Emisión	114
4.4.4. Venta directa	114
4.4.5. Venta indirecta:	115
4.4.6. Registro	115
4.4.7. Venta del ticket aéreo:	115
4.4.8. Embarque del usuario:	117
4.5. Reconocimiento ingresos:	118
4.6. Reconocimiento costos:	118
4.6.1. Costos Directos:	121
4.6.2. Costos indirectos:	123
4.7. Tickets caducados:	125

Conclusiones	126
Recomendaciones	128
Referencias.....	129

ÍNDICE GRÁFICOS

Figura 1. Clasificación de los costos directos	39
Figura 2. Clasificación de los costos indirectos.....	39
Figura 3. Clasificación de los costos generales	40
Figura 4. Motivos de emisión NIIF15.	45
Figura 5. Normas que serán derogadas por NIIF 15.....	46
Figura 6. Cambios que hace referencia la NIIF15.....	47
Figura 7. Cambios en NIIF	48
Figura 8. Cinco pasos del modelo de reconocimiento de ingresos ordinarios.	49
Figura 9. Identificación de las obligaciones de desempeño separas.	52
Figura 10. Identificación Precio de transacción.....	55
Figura 11. Inputs para asignar el precio de la transacción.....	57
Figura 12. Reconocimiento de los ingresos ordinarios con el tiempo	59
Figura 13. Ejemplo Práctico entre la NIC 18 y NIIF 15	60
Figura 14. Etapas del reconocimiento de ingreso según NIIF 15.....	61
Figura 15. Punto que deberán ser revisados por las entidades.	63
Figura 16. Medidas considerables de impactos claves	64
Figura 17. Marco de referencia – Investigación cualitativa.	69
Figura 18. Compañías de transporte aéreo más importantes del Ecuador..	71
Figura 19. Tipo De aviones que posee La Compañía.....	76
Figura 20. Contratos de arrendamiento de aeronaves.....	77

Figura 21. Ingresos más representativos	77
Figura 22. Características de mejora en la compañía.....	78
Figura 23. Diferencia del tipo de producto que ofrecen las aerolíneas de bajo costo con las tradicionales	80
Figura 24. Ventas mensuales en US dólares.....	81
Figura 25. Alianza Global.....	83
Figura 26. Principales aerolíneas en el tráfico de pasajeros.....	84
Figura 27. Principales aerolíneas en el tráfico de pasajeros.....	87
Figura 28. Principales aerolíneas en el tráfico de pasajeros.....	88
Figura 29. Costos por galón de combustible.....	93
Figura 30. Mantenimiento de aeronave	94
Figura 31. Aeropuertos del Ecuador	96
Figura 32. Conexiones aéreas	97
Figura 33. Canales de distribución de tickets aéreos.....	99
Figura 34. Situaciones de devengue.....	107
Figure 35: Costos y gastos de explotación de la compañía.....	108
Figura 36 Flujograma del proceso contable que da origen a una venta de ticket aéreo.	110
Figura 37. Agencias	112
Figura 38. Reserva de ticket aéreo	113
Figura 39. Ticket Aéreo.....	114
Figura 40. Asiento de diario por provisión contable	116
Figura 41. Asiento de diario por reverso contable.....	116
Figura 42. Asiento de diario automático.....	117

Figura 43. Asiento de diario – reconocimiento de ingreso	118
Figura 44. Asignación de los costos por asientos.....	119
Figura 45. Asiento de diario – reconocimiento de costos.....	120
Figura 46. Reconocimiento de ingresos por asientos.	120
Figura 45. Relación de ingresos ordinarios y gastos.	121
Figura 46. Clasificación de los costos en una compañía de transporte aéreo.	124
Figura 47. Registro contable por ticket caducado	125

RESUMEN

El presente trabajo da a conocer y obtener con más claridad el entendimiento, sobre el proceso de contabilización y reconocimiento de los costos de explotación e ingresos por parte de una compañía de transporte aéreo en base a las condiciones establecidas mediante las Normas Internacionales de Información Financiera. Los procesos en las compañías de transporte aéreo son muy complejos, entre ellos el costeo por la venta de tickets aéreos; sus productos pasan por varias etapas, esto se da, ya que la suscitación de sus costos se da en diferentes tramos de un vuelo, podrían ocasionarse en más de un periodo contable. La inexistencia de una norma específica o enfocada a este sector económico vuelve complicado el entendimiento de los costos; en esta investigación se incluirá las herramientas utilizadas para el estudio y levantamiento de información de campo. Para fines de este proyecto se recolectó información con conceptos de criterios técnicos y claves que permitan generar un desarrollo comprensible del proceso de los costeos, elaborando de esta manera una guía que dará las pautas para el reconocimiento costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo.

ABSTRACT

This paper discloses and get a clearer understanding on the process of implementation of accounting and operating costs by an air carrier based on the conditions set by the International Financial Reporting Standards. Processes in air carriers are very complex, including costing the sale of airline tickets; its products go through several stages, this occurs because the arousal of costs is given in different sections of a flight and could be caused by more than one accounting period. The absence of a specific standard or focused the airline industry becomes complicated the understanding of the costs; in this research the tools used for the study and information gathering field will be included, since all the elements attributable to a detailed cost system. For purposes of this project data were collected with concepts of technical and key criteria that will generate a comprehensive development of the process of costs, preparing thus a guide that will provide the guidelines for the implementation of cost recognition in an air carrier.

Palabras Claves:

Contabilización, costos de explotación, transporte aéreo, proceso, reconocimiento, periodo contable, normas internacionales de información financiera.

INTRODUCCIÓN

Actualmente, el transporte aéreo es el medio de transporte muy competitivo donde implica de factores altamente tecnológicos con procedimientos avanzados y estandarizados a nivel mundial, que crece cada día más. El mercado del transporte aéreo, se desarrolla en un ambiente de competencia imperfecta; se considera como oligopolio, ya que no interactúan muchos demandantes, ni muchos oferentes. El transporte aéreo es un medio en desarrollo, lo cual se considera moderno, utiliza medios informáticos estandarizados. Sus tarifas e información adicional pueden ser consultadas vía internet o con llamadas a las aerolíneas o agencias de viaje. Sin embargo los elevados costos de operación, convierten la gestión de transporte aéreo en un sistema sensible y un error puede llegar a significar grandes consecuencias económicas.

Entre los factores que afectan la demanda de tráfico aéreo se incluyen los costos de las líneas aéreas y por consiguiente las tarifas de pasajeros y carga. Existen pocos textos contables e informáticos de información acerca del tema del reconocimiento de los costos en este tipo de industria por lo que presente trabajo tiene como finalidad crear una guía para el reconocimientos de los costos, mediante análisis de las variables que intervienen y las condiciones operacionales y financieras de las compañías de transporte aéreo que se encuentran en el mercado.

Las compañías aeronáuticas operan de una manera distinta, ya que tienen un elevado control y están sujetas a diversas regulaciones. No obstante este tipo de negocio difiere en su forma de cumplir sus principales objetivos:

- Emisión de sus Reportes Financieros
- Obtener rentabilidad y beneficios económicos
- Cumplimiento de regulaciones y leyes

Dichos objetivos no han variado en lo referente para un correcto manejo y así obtener información útil para la gestión de una toma de decisiones. Es de fundamental importancia, desarrollar una guía para el reconocimiento de los costos de explotación e ingresos que incurren en la venta de un ticket aéreo. En este sentido, lo referente a los costos es vital para cualquier entidad, puesto que cuando se realiza de manera correcta el manejo de los mismos permitirá a la organización tener óptimos resultados y convertirse exitosa en cualquier periodo.

Particularmente en el sector aeronáutico no se encuentra lejos de esta realidad al momento de desarrollar sus operaciones y la forma común de manejar los costos. Para obtener un nivel óptimo se debe buscar la fuente de donde proviene cada transacción mercantil y la consolidación de los costos como gastos generales del periodo al momento de la prestación del servicio. Para efecto de este proyecto investigativo consta de cuatro capítulos: en el primer capítulo se hace referencia al marco teórico y referencial, donde se realiza un análisis de los antecedentes en el cual se origina la problemática, los fundamentos teóricos que sustenta este proyecto y la metodología utilizada para el desarrollo del mismo; el capítulo dos da lugar a la explicación e interpretación de los resultados obtenidos, el tercer capítulo es la esencia del proyecto, ya que es el desarrollo del procesamiento y la clasificación de los costos en una compañía de transporte aéreo y las etapas en la que se va generando a medida que se realiza la venta.

Tradicionalmente se clasifican sus costos dependiendo en la relación que tengan con la operación de vuelo y la aeronave, identificando sus costos operativos aquellos que tienen directamente dependencia con las operaciones del avión, mientras que los costos operativos indirectos son los que no guardan ninguna asociación con el vuelo siendo independientes del tipo de aeronave.

En general, los costos operativos directos incluyen las siguientes operaciones de vuelo:

- Tripulación
- Combustibles, lubricantes y aceites para la aeronave
- Capacitaciones a la tripulación del vuelo
- Tasas aeroportuarias
- Mano de obra en aeronave
- Seguros

Y dentro de los costos operativos indirectos incluyen:

- Operaciones que se realizan en tierra
- Gastos de escala
- Servicio a los pasajeros
- Tickets de venta
- Gastos generales y de administración

Finalmente, cuando se haya realizado la exposición de la propuesta, su forma y su condición de aplicación. Se detalla los resultados obtenidos, las

conclusiones y recomendaciones proporcionadas por los autores de esta investigación en base al análisis desarrollado.

Situación problemática

En los últimos años, ha crecido la economía del Ecuador con respecto a compañías de transporte aéreo situadas en el país, gracias a la gestión del sector empresarial y el estado que ha permitido el ingreso y la aceptación de los mismos. El aumento de las expectativas de servicio (tanto de pasajeros como de las compañías aéreas); restricciones y autoridades imponen sobre los derechos aeronáuticos; y la necesidad de cumplir un papel nacional, regional o municipal de desarrollo, significa que los aeropuertos son desafiados continuamente en una búsqueda de la eficiencia, la calidad del servicio, y el crecimiento de pasajeros. Ser capaz de enfocar los gastos operativos e inversiones en las áreas de capacidad que más importan es fundamental para afrontar estos retos. Sólo las actividades que representan las capacidades esenciales que diferencian a un aeropuerto que le dan una posición única y sostenible en el mercado merecen una inversión significativa. Estas actividades, después de todo, permiten que un aeropuerto entregue su propuesta de valor único. Por el contrario, las capacidades que son necesarias para mantener en funcionamiento el aeropuerto, pero que no hacen una gran diferencia en las aerolíneas o pasajeros debe ser manejado tan eficientemente como sea posible; las actividades y capacidades que no proporcionan un beneficio operativo significativo y que no están diferenciando de una aerolínea o el pasajero punto de vista deben ser reducidas o eliminadas.

El presente trabajo se desarrolla en base a la falta de conocimiento que existe en el público en general al momento de reconocer los costos de explotación que se incurren en una compañía de transporte aéreo Ecuatoriano. Existe una diferencia al determinar cada proceso de la venta de pasajes aéreos reconociendo sus costos y el registro de sus ingresos ordinarios.

Los servicios que prestan las aerolíneas, es el transporte aéreo de pasajeros y este depende del tipo de clase de vuelo o categoría que elija, es uno de los medio de transporte de más reciente desarrollo. Los vuelos, tarifas y destinos se encuentran publicados en internet o en agencias de viajes. A pesar de todas las facilidades, los costos de operación se convierten en un aspecto muy sensible dentro de sistema logístico y un error puedo llegar a significar consecuencias económicas representativas. En los últimos años, las tarifas de transporte aéreo de pasajeros y cargas se han visto afectadas negativamente por cuestiones al aumento de los costos de seguro. Por otra parte el combustible adquirido y la mano de obra pagada por los insumos son reflejados en el costo unitario del servicio

La preparación de la información financiera de una empresa debe estar analizada en base a un marco de referencia de información financiera el cual deber ser regulado por un organismo técnico aprobado para éste propósito. Unas de las organizaciones que emite, regula, aprueba y controla las normas contables de información financiera son el IASB y el FASB, quienes indican cómo se registran las transacciones financieras y contables y otros eventos deben ser reportados en los estados financieros.

Los informes financieros son la biblia para los inversores a tomar decisiones de inversión. El desempeño financiero de la organización se evalúa sobre la base de los informes financieros. Con el fin de analizar y comparar los informes financieros de múltiples entidades con precisión, es extremadamente importante que las empresas están siguiendo el mismo conjunto de normas de contabilidad, sin embargo, debido a los requisitos de los sistemas económicos, financieros y legales nacionales de cada país, las empresas siguen las normas de información, que prevalecen en su país de constitución, y esto hace que la comparación de los informes financieros de las empresas ubicadas en distintos países ineficaces.

El reto del mercado internacional de capitales es para reducir o eliminar las diferencias en las normas de información, para producir una igualdad de condiciones para la información financiera y para ayudar a crear mercados de capitales internacionales más eficientes. Se presenta a continuación los principales factores que influyen en las variaciones en las prácticas y la regulación de la información financiera nacionales.

- La variación en las políticas de los mercados de capitales de cada país.
- Las variaciones en los sistemas legales de cada país.
- La variación en las políticas y los sistemas de gobierno.
- La variación en el tipo y la escala de la actividad económica, de agrícola a los servicios financieros y de las economías en desarrollo a las economías industrializadas.
- La variación en el grado de influencia y la apertura de una economía internacional.

En los últimos años ha existido presión de la comunidad internacional para normalizar las prácticas de reglamentación de información financiera a nivel mundial con el fin de reducir al mínimo las inconsistencias. El tener un informe financiero estándar se ha convertido en una necesidad para los inversores y los expertos financieros de tal manera que las empresas se han obligado a empezar a seguir las Normas Internacionales de Información Financiera. A continuación se detallan los factores principales que fomentan el uso de las NIIF a nivel mundial.

- La globalización de los mercados comerciales y de capital.

- El rápido desarrollo de la tecnología de la información y su impacto en las operaciones.
- proceso rápido y simplificado de transferencia de fondos entre los países.
- El aumento de los inversores en inversiones extranjeras

De tal manera, las NIIF son ahora aceptadas en muchos países y hay un enorme aumento en el número de empresas de todo el mundo que reportan sus estados financieros bajos el marco referencial de las NIIF, para asegurarse de que sus finanzas son comparables para los inversores y los mercados de capitales.

Formulación del problema

El problema que se presenta es en el momento en que se debe reconocer los costos de explotación en las compañías de la industria aérea, continuación se detallan los problemas identificados:

- Los procesos en las compañías de transporte aéreo son muy complejos, entre ellos el costeo por la venta de tickets aéreos; sus productos pasan por varias etapas, esto se da, ya que la suscitación de sus costos se da en diferentes tramos de un vuelo, estos podrían suscitarse en más de un periodo contable.
- La inexistencia de una norma específica o enfocada a la industria aérea que proporcione los pasos para la aplicación y contabilización de dichos costos.

- Carente fuente de información disponible en el mercado de textos contables y fuentes en redes informáticas de comunicación relacionada con la industria de transporte aéreo.

Objetivos

General

El objetivo del siguiente trabajo de investigación, es elaborar una guía para el reconocimiento contable del costo asociados en cada una de las etapas de un vuelo de una compañía de transporte aéreo ubicada en territorio ecuatoriano, que dará las pautas como guía práctica para usuarios relacionados con los servicios domésticos de transporte aéreo, entidades de control y regulación, entidades nacionales que se encargan control aéreo y público en general.

Objetivos específicos

- Conocer el proceso de venta de boletos para el reconocimiento de los costos al momento de que se efectúe el ingreso, para la correcta asignación de los costos de explotación.
- ·Evaluar y analizar las referencias que contemplan las normativas de información financiera para la aplicación de reconocimiento y medición de los costos, con el propósito de ser presentados razonablemente en los estados financieros.
- Dar un mayor entendimiento sobre el sector aéreo para un mejor conocimiento a los usuarios interesados.

- Reflejar las principales diferencias que existen entre los costos directos e indirectos que surgen en una industria aérea y especializada como es la de servicios de transportes de personas, para identificar aquellos costos asociados con la producción del transporte y de los que tienen relación con el esfuerzo de venta y la gestión de producción.

1. Capítulo I: Marco Teórico y Conceptual

1.1. Marco teorico

1.1.1. Antecedentes

Los costos de cada compañía son datos privados pero de fácil verificación al ser requeridos por la empresa, de esta manera se podrá solicitar un detalle de los costos que incurren en la venta de los tickets aéreos y realizar un ejemplo. En los últimos años, las compañías del sector aéreo han sido afectadas por diferentes factores; una de ellas es la caída del precio del petróleo afectando la economía mundial y afecta de manera significativa costos de operación. Los costos son cargos asociados a la producción o adquisición de un bien o servicio determinado, del cual, un negocio obtendrá sus ingresos, hoy en día son cada vez más complejas operaciones, lo que requiere la excelencia a través de un conjunto diverso de capacidades y la gestión de las diferentes partes interesadas.

Los aeropuertos hoy en día tienen operaciones más complejas, lo que requiere la excelencia a través de un conjunto amplio y diverso de capacidades y gestión de las diferentes partes interesadas. El aumento de las expectativas de servicio (tanto de pasajeros como de las compañías aéreas); restricciones que se imponen sobre los derechos aeronáuticos; y la necesidad de cumplir un papel nacional, regional o municipal de desarrollo significa que los aeropuertos son desafiados continuamente en una búsqueda de la eficiencia, la calidad del servicio, y el crecimiento de pasajeros. Ser capaz de enfocar los gastos de explotación e inversiones en las áreas de capacidad que más importan es crucial para alcanzar estos retos.

El presente trabajo de investigación se revisaron investigaciones que guardan relación con el tema, uno de los trabajos es "Costos en aerolíneas y

tráfico de pasajeros” (Wu, 2016). El trabajo fue desarrollado para analizar el impacto en los costes de vuelo y la fijación de precios en virtud a las circunstancias actuales. Como resultado de este trabajo se concluyó que los costos de explotación por venta de pasajes aéreos no tienen impacto directo en la fijación de precios ya que son fijados por la oferta y demanda que brinda el mercado con relación a sus competidores. Este trabajo de titulación aporta en su totalidad ya que los interesados del tema podrían desconocer como las aerolíneas fijan los precios con relación a los costos incurridos. Cabe indicar que los precios de pasajes aéreos son volátiles ya que no dependen de los costos que incurren sino en las oportunidades que brinda el mercado con relación a sus competidores.

Otro trabajo investigativo que contribuyó en el desarrollo del proyecto es: “Revisión y análisis de la estructura de costos de transporte aéreo” (Oficina de Regulación Económica, 2009). Como resultado de este proyecto se concluyó la clasificación de los costos de transporte aéreo según la función en que se incurran y los rubros más importantes que varían mucho dependiendo del tipo de compañía.

Este proyecto es de gran importancia ya que hay que evaluar el impacto de los costos más representativos de una compañía de transporte aéreo y su efecto en los estados financieros. Cabe indicar que el aporte que brinda el proyecto al trabajo de titulación es de gran importancia ya que ayuda a clasificar los costos y dependiendo de la clasificación, los registros deben estar asociados a la venta del boleto aéreo.

1.1.2. Bases Teóricas

Se residirán teorías relacionadas sobre la evolución de ha tenido el concepto de contabilidad de costos a través del tiempo, las normas contables, normas de auditoría y las leyes por la cual están sujetas a cumplir para que

se realice de manera correcta el reconocimiento de los costos de explotación de una compañía de transporte aéreo.

1.1.3. Historia de la Contabilidad de Costos

La contabilidad es tan antigua como la civilización. Es el proceso de identificar, medir, registrar y comunicar información económica, capaz de ser expresada en términos de dinero. La utilidad de la información contable radica en su capacidad para reducir la incertidumbre. La información tiene que ser adecuada, verificable, cuantificable y libre de prejuicios.

Una de las evoluciones más destacadas en la historia de la contabilidad surgió por medio de cálculos de costos y por la necesidad de realizar sus operaciones mercantiles, antes de la revolución industrial, las empresas eran pequeñas y se caracterizaban por intercambios de mercado simples entre los individuos y las organizaciones. En aquellos tiempos no había una necesidad de estados de cuentas aunque no precisa que gran parte de la contabilidad de costes. Se empezó a desarrollar en la época de la Revolución Industrial en Florencia por las exigencias de Henry Metcalfe en el año 1890 (Hidalgo, 2005). Antes de la revolución industrial, las empresas eran pequeñas y se caracterizaban por el intercambio simple entre los individuos y las organizaciones. En aquellos tiempos no había una necesidad de la contabilidad exacta aunque no que gran parte de la contabilidad de costos. Sin embargo, en el siglo XVII en Francia, Royal Wallpaper Manufactory tenía un sistema de contabilidad analítica. Algunos maestros de hierro y ceramistas en el siglo XVIII en Inglaterra también comenzaron a producir información de la contabilidad de costos antes de la revolución industrial.

Posteriormente, con el advenimiento de la revolución industrial, las grandes industrias de procesos de tamaño que realizan actividades

individuales (por ejemplo, textiles, ferrocarriles, etc) entró en vigor. Durante este período, hubo una falta de mercado para los productos intermedios debido a la importancia que cuestan la información obtenida como una herramienta para medir la eficiencia de los diferentes procesos. El período de 1880 a 1925 se vio el desarrollo de diseños de productos complejos y la aparición de múltiples corporaciones actividad diversificada como Du Pont, General Motors etc. Fue durante este período que la administración desarrolló lo que llevó contadores para convertir los estándares físicos en costo estándar, siendo esta última utilizada para el análisis y control de la varianza.

Durante la Primera Guerra Mundial y la Segunda la importancia social de la contabilidad de costos creció con el crecimiento de los gastos de defensa. En ausencia de mercados competitivos para la mayoría de los contratos de margen necesario para luchar contra la guerra, los gobiernos de varios países colocan en las que el precio que se pagó fue el costo de producción más una tasa acordada de lucro. La confianza en la información de costos por las partes en los contratos de defensa continuó después de la Segunda Guerra Mundial también. Incluso hoy en día, la mayoría de los contratos del gobierno se decidió por un margen fijo. La contabilidad de costos constituye hoy por hoy la base de la contabilidad de gestión, es decir, la contabilidad para la planificación y control. Los costos miden la eficiencia y eficacia en la productividad y obtener un alto rendimiento con la finalidad presupuestaria y toma de decisiones para los dueños del negocio. (Anes, 2006).

1.2. Marco Conceptual

1.2.1. Costeo

El costeo es la técnica y el proceso de determinar costos. Estas técnicas consisten en principios y normas que regulan el procedimiento de cerciorar los costos de un producto o servicio. Las técnicas para el análisis de

los gastos y procesos de los diferentes productos o servicios difieren de una industria a otra.

1.2.2. Costos y su Terminología

La contabilidad de costos tiene como fin crear estados financieros que permita revelar los costos de producción, distribución, administración y financiamiento de un solo producto y así poder generar información que ayude a controlar las operaciones dentro de una compañía. Esta definición llega a una sola finalidad de renunciar recursos económicos para obtener un producto o servicio con la finalidad de alcanzar un beneficio económico. (Medina, 2007). La contabilidad de costos se puede utilizar para identificar posibles ineficiencias o áreas de mejora necesarias para controlar los costos. Esto puede tomar la forma de los controles presupuestarios, con un costo estándar o la gestión de inventarios. Los empresarios y gerentes de empresas se basan en información procesable antes de tomar decisiones de asignación. La contabilidad de costos toma decisiones, ya que se puede adaptar a las necesidades específicas de cada empresa por separado. Esto es diferente a la contabilidad financiera, donde los PCGA y las normas internacionales de información financiera (NIIF) regulan el método y presentación. La contabilidad de costos tiene ventajas las cuales se detallan a continuación:

- Por medio de ella se establece el costo de los productos.
- Se controlan los costos generados en cada una de las fases en que se desarrolla el proceso productivo.
- Se mide en forma apropiada la ejecución y aprovechamiento de materiales.
- Se establece márgenes de utilidad para productos nuevos.

- Con ella se pueden elaborar proyectos y presupuestos.
- Facilita el proceso decisorio, porque por medio de ella se puede determinar cuál será la ganancia y el costo de las distintas alternativas que se presentan, para así tomar una decisión.
- Se puede comparar el costo real de fabricación de un producto con un costo previamente establecido para analizar las desviaciones y poder generar mecanismos de control y facilitar la toma de decisiones.
- A través de ella es posible valorar los inventarios.

La contabilidad de costos se define como " principios contables de aplicación de cálculo de costes y contabilidad, métodos y técnicas para la ciencia, el arte y la práctica de control de costes y la determinación de la rentabilidad. Esta Incluye la presentación de la información con el fin de la toma de decisiones de gestión".

1.2.3. Clasificación de los costos.

La estructura de los ingresos y los costos en las aerolíneas tradicionales está dividida entre operativos y no operativos, para algunas de las compañías de transporte aéreo, los factores no operativos tienen un impacto significativo en su desempeño financiero. Un ejemplo se dio en Singapur Airlines (SIA) que en 2006 produjo impuestos por US\$1,456 millones que eran derivados de sus factores operacionales (Doganis, 2010).

Por el lado de los costos, estos pueden ser divididos entre directos e indirectos se deben incluir todos los costos del tipo de avión, un ejemplo son

los costos de vuelos que corresponden a tripulación y combustible, los costos por mantenimiento, revisión y depreciación del aeronave; En los costos indirectos se incluyen todos los costos remanentes sin cargar, es decir, los costos que no dependen directamente de las operaciones de aeronaves. Los costos son derivados de otros factores, los cuales son llamados determinantes de costos. Por mucho tiempo, el volumen de producción se consideró como el único determinante de los costos, dado que cuanto el mercado es grande (alto volumen de producción), menor es el costo unitario. (Porter, 1985), sin embargo, señala que hay otros factores importantes a considerar, como las economías de escala que utilizan la capacidad estándar, la ubicación y el aprendizaje.

Los elementos del costo en las compañías de transporte aéreo domésticos de categoría económica nacional e internacional se dividen en tres categorías:

- **Costos directos**

Estos costes son generados en los vuelos nacionales así como los internacionales y tienen relevancia en vuelos económicos, los costos de explotación directos están relacionados con el avión, así como los pasajeros. Estos comprenden costos que se pueden asignar directamente a las operaciones de los aviones o la comodidad de los pasajeros, con el fin de ofrecer tarifa más baja a los clientes, las compañías aéreas se esfuerzan por reducir sus costos operativos directos, centrándose en la eficiencia.



Figura 1. Clasificación de los costos directos

- **Costos Indirectos**

Los costos indirectos son aquellos que guardan relación con las operaciones que se realizan en tierra y de las personas administrativas de la aerolínea que no tienen efecto directo en las operaciones que se realizan en la aeronave en vuelo.

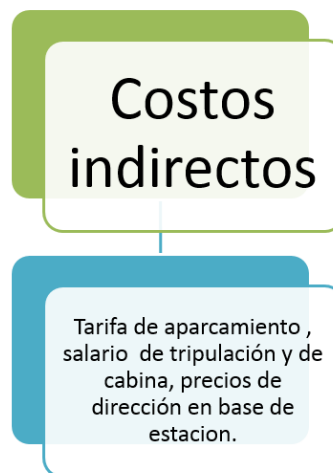


Figura 2. Clasificación de los costos indirectos

- **Costos generales**

Son aquellos que permiten el funcionamiento sin problemas de los vuelos, las compañías aéreas incurren en ciertos gastos generales, que por lo general son los gastos de gestión respecto a las ventas, marketing o recursos humanos.

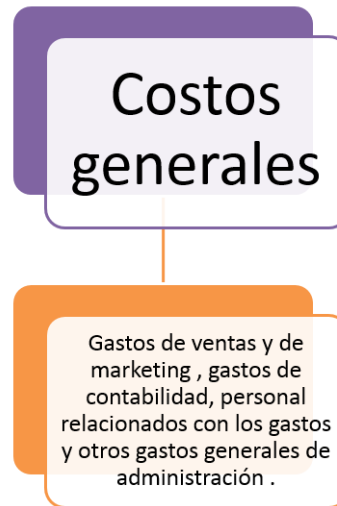


Figura 3. Clasificación de los costos generales

1.2.4. Objetivos de la Contabilidad de Costos

La contabilidad de costos tiene por objeto el registro sistemático de los gastos y el análisis de la misma con el fin de determinar el costo de cada producto fabricado o servicio prestado por una organización. La información relativa al costo de cada producto o servicio permitirá a la administración saber dónde ahorrar, la forma de fijar los precios, la forma de maximizar los beneficios. Por lo tanto, los principales objetivos de la contabilidad de costes son los siguientes:

- Para analizar y clasificar todos los gastos en relación con el costo de los productos y operaciones.

- Para obtener el costo de producción de cada unidad, trabajo, funcionamiento, proceso, departamento o servicio y el desarrollo de los costos estándar.
- Para indicar a la administración, las ineficiencias y los desperdicios, ya sean de materiales, tiempo, gastos o en el uso de maquinaria, equipos y herramientas. El análisis de los de los resultados insatisfactorios puede indicar las medidas correctivas.
- Proporcionar datos para las cuentas de pérdidas y ganancias periódicas y balances en los intervalos, por ejemplo, semanal, mensual o trimestral, según se desee por la administración durante el ejercicio, no sólo para toda la empresa, sino también por los departamentos o productos individuales. Además, para explicar en detalle las razones exactas de la utilidad o pérdida reveladas en total, en la cuenta de pérdidas y ganancias.
- Para revelar las fuentes de economías en la producción con respecto a los métodos, tipos de equipos, el diseño, la producción y el diseño. La información diaria, semanal, mensual o trimestral puede ser necesario para asegurar una acción rápida y constructiva.
- Para proporcionar cifras reales de costo para la comparación con las estimaciones y para servir como una guía para las estimaciones o las cotizaciones futuras, y para ayudar a la gestión de su política de fijación de precios.
- Para mostrar, donde son preparados los costos estándares, cuál debe ser el costo de producción y comparar los costos reales que se registran con el tiempo.

- Para presentar datos comparativos de costo en diferentes períodos y varios volúmenes de producción.
- Para proporcionar un inventario permanente de las tiendas y otros materiales, para que los beneficios provisionales y la cuenta de pérdidas y balance puedan ser preparados sin inventario de existencias y de los controles de las tiendas y los ajustes se realicen a intervalos frecuentes. Además de proporcionar la base para la planificación de la producción y para evitar mermas o pérdidas de materiales y almacenes innecesarios.
- Para proporcionar información a la administración y esta pueda tomar decisiones a corto plazo, tales como la cotización de precios especiales a los clientes especiales o durante un momento de ajuste económico, tomar decisiones o asignar prioridades a los distintos productos, etc.

Las limitaciones de la contabilidad financiera han hecho que la administración se dé cuenta de cual importante es la contabilidad de costes. Cualquiera que sea el tipo de negocio, los costos implican en mano de obra, materiales y otros elementos necesarios para la fabricación y la eliminación del producto. La administración tiene que evitar la posibilidad que existan perdidas en cada etapa. Tiene que asegurarse de que ninguna maquinaria permanece inactiva, el trabajo eficiente alcanzan un incentivo, los subproductos bien utilizados y los costos se determinan correctamente. Además de la administración, los acreedores y los empleados también se benefician de muchas maneras por la instalación de un sistema correcto de costeo. La contabilidad de costos aumenta la productividad general de una organización y sirve como una herramienta importante.

1.2.5. Ingresos

Los ingresos o ingresos en los negocios es el ingreso bruto recibido por una entidad de su actividad normal antes de cualquier gasto que se han deducido. Los ingresos pueden ser recibidos en efectivo o equivalente en efectivo y se genera típicamente a partir de la venta de bienes o la prestación de servicios durante un período determinado de tiempo.

El objetivo de la empresa es obtener un beneficio de la venta de productos (ingresos). Estos productos pueden ser tangibles en la naturaleza (es decir, mercancías) o servicios (es decir) intangibles. El beneficio es el dinero que queda después de deducir de las ventas brutas de estos productos, el costo de las actividades necesarias para generar esas ventas (gastos). Así que una empresa genera ingresos cuando se intercambia sus bienes o servicios con sus clientes a cambio de dinero u otros activos. Una empresa incurre en gastos mediante el intercambio de sus activos para los productos y las actividades de servicio que son necesarias para generar esos ingresos. Una empresa obtiene un beneficio si sus ingresos exceden sus gastos. Sin embargo, si los costos de la generación de los ingresos (como gastos activos y actividades de servicio) son mayores que los ingresos recibidos, entonces el negocio hace una pérdida. Nota: A veces una empresa reciba los activos (efectivo) de los prestamistas (préstamos concedidos a la empresa) o de sus propietarios (inversión de capital). Este recibo de los activos no son los ingresos. Solamente los activos recibidos de los clientes o los clientes a cambio de bienes o servicios se utilizan como ingresos en la contabilidad.

1.2.6. Los ingresos operativos de la industria aérea

Las principales fuentes de ingresos de la industria de las aerolíneas siguen siendo parte de los pasajeros, que representaron el 65% de los ingresos de explotación en 2004, por debajo del 72% en el año 2000. El sistema de tarifas en el sector del transporte aéreo se ha vuelto muy complejo

con el uso de sistemas de gestión del rendimiento se trata de optimizar los ingresos por las tarifas en constante cambio. Por lo tanto en el mismo vuelo que muchos pasajeros se han pagado tarifas diferentes dependiendo de las circunstancias en las que compraron sus entradas. boletos de negocios y de primera clase tienen un alto precio debido en parte a los servicios que prestan (sala de estar, por ejemplo, prioridad de embarque, comodidad y comida) y también que tienden a ser reservados más cerca de la fecha de salida.

Los servicios de carga, incluido el correo, representan el 11% de los ingresos, una proporción que está creciendo. Esta distribución de los ingresos por el tipo de servicio de pasajeros también es revelador. 80% de todos los ingresos se derivan de los servicios domésticos, mientras que los servicios internacionales representan el 20% restante. Además, el 8% de los pasajeros generan el 40% de todos los viajes en una base anual.

1.2.7. Norma Internacional de Contabilidad 18 Ingresos por Actividades ordinarias vs. Normas Internacionales de Información Financiera 15 Ingresos por Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes

El FASB en conjunto con el IASB, emitieron la Norma Internacional de Información Financiera 15 “Ingresos por Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes” (PwC, 2014) el estándar de los ingresos será efectivo para las empresas de fin de año del calendario en 2017, el motivo de la creación de esta norma es para unificar criterios contables entre las normativas europeas y americanas, con la emisión de esta normativa se eliminarán aquellas diferencias conceptuales. Casi todas las entidades se verán afectados en cierta medida por el aumento significativo de las revelaciones requeridas. Pero los cambios van más allá de las revelaciones, y el efecto sobre las entidades variará dependiendo de la industria y las prácticas contables actuales. Las entidades deberán tener en cuenta los

cambios que sean necesarios para los sistemas de tecnología de la información, los procesos y controles internos para captar nuevos cambios de dirección y datos en los informes financieros. Muchas industrias que tienen contratos en el ámbito de aplicación de la nueva norma se verán afectados, y algunos verán cambios generalizados.

Las razones por las cuales decidieron emitir la normativa, son las siguientes (IFRS Foundation, 2014):

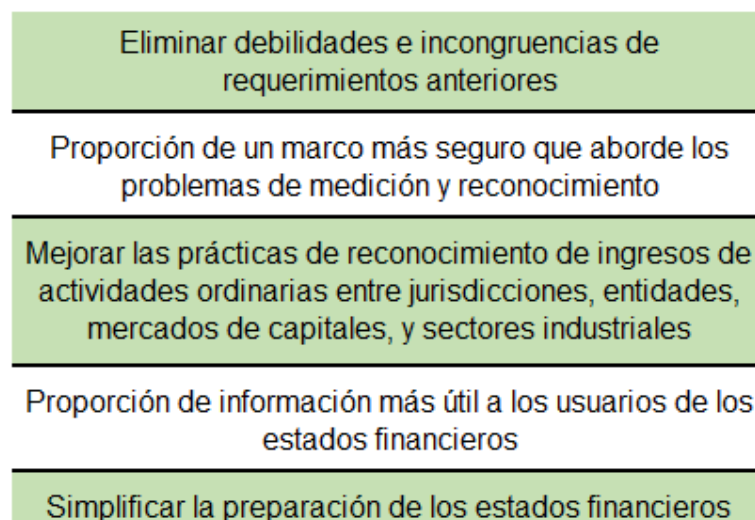


Figura 4. Motivos de emisión NIIF15.

La Norma Internacional de Información Financiera NIIF15 a partir del 1 de enero del 2017 entrara en vigencia; las siguientes normas se derogan y se sustituyen (IFRS Foundation, 2014):

NIC 11	Contratos de Construcción
NIC 18	Ingresos de Actividades Ordinarias
SIC 31	Ingresos-Permutas de servicios de Publicidad
CINIIF 13	Programas de Fidelización de Clientes
CINIIF 15	Acuerdos para la Construcción de Inmuebles
CINIIF 18	Transferencias de Activos procedentes de Clientes

Figura 5. Normas que serán derogadas por NIIF 15.

1.2.8. Modelo de enfoque del ingreso

La NIIF 15 en el párrafo 72 estipula que “la entidad reconoce los ingresos de actividades ordinarias por la transferencia al cliente de los bienes o servicios relacionados; y la entidad paga o se compromete a pagar la contraprestación (incluso si el pago se condiciona a un suceso futuro). Ese compromiso puede estar implícito en las prácticas comerciales tradicionales de la entidad” (IFRS Foundation, 2014).

El enfoque nuevo que presenta la NIIF 15, cuyo principio fundamental es el cumplimiento de obligaciones de desempeño ante los clientes, tiene como objetivo establecer directrices que aplique en una entidad para la presentación de información útil a los usuarios de los estados financieros sobre importe, naturaleza, incertidumbre y calendario de los ingresos por actividades ordinarias y flujos de efectivo que surgen de un contrato con un cliente (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015). En la siguiente figura se detalla un resumen de los cambios y modificaciones contables con respecto a la nueva norma NIIF 15 y NIC 18 aún en vigencia.

Requerimientos actuales		Nuevos requerimientos	
Reconocimiento de ingresos ordinarios		Ingresos ordinarios provenientes de contratos con los clientes	
IAS 11	Contratos de construcción	IFRS 15	Punto en el tiempo o con el tiempo
IAS 18	Ventas de bienes		
IAS 18	Ventas de servicios		
IFRIC 15	Ventas de inmuebles		
IAS 18	Regalías		Orientación nueva sobre ingresos ordinarios por regalías
IFRIC 13	Programas de lealtad de los clientes		Orientación nueva sobre opciones por bienes y servicios adicionales y roturas
IFRIC 18	Transferencias de activos provenientes de los clientes		Orientación sobre consideración que no es en efectivo
SIC 31	Transacciones de trueque de publicidad		
	Anteriormente poca orientación sobre los costos de obtener y cumplir un contrato		Orientación nueva sobre los costos de obtener y cumplir un contrato
Otros ingresos ordinarios		Otros ingresos ordinarios	
IAS 18	Intereses	IAS 39	Intereses
IAS 18	Dividendos	IFRS 9	Dividendos

Figura 6. Cambios que hace referencia la NIIF15

Adaptado de “Implementación del IFRS (NIIF) 15 *Ingresos ordinarios provenientes de contratos con los clientes*” (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015). Recuperado de [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20\(ok\).pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20(ok).pdf)

Los cambios que se mencionan en la Norma Internacional de Información Financiera (NIIF 15), se encuentran detallados a continuación (IFRS Foundation, 2014):

Reconocimiento de los ingresos en un punto o a largo del tiempo

Dividir el contrato en distintas obligaciones de desempeño

Asignar el ingreso total a los distintos bienes o servicios comprometidos

Ingresos contingentes

Requerimientos de exposición más amplios

Figura 7. Cambios en NIIF

El principio central que subyace al nuevo modelo es que la entidad debe reconocer los ingresos ordinarios de una manera que describa el patrón de transferencia de los bienes y servicios a los clientes. La cantidad reconocida debe reflejar la cantidad a la cual la entidad espera tener derecho a cambio por esos bienes y servicios. El IFRS (NIIF) 15 determina cinco pasos que las entidades necesitarán seguir en la contabilidad para las transacciones de ingresos ordinarios:

- Paso 1: Identifique el contrato con el cliente.
- Paso 2: Identifique las obligaciones de desempeño contenidas en el contrato.
- Paso 3: Determine el precio de la transacción.
- Paso 4: Asigne el precio de la transacción a las obligaciones de desempeño separadas.

- Paso 5: Reconozca los ingresos ordinarios como la entidad satisface la obligación de desempeño.

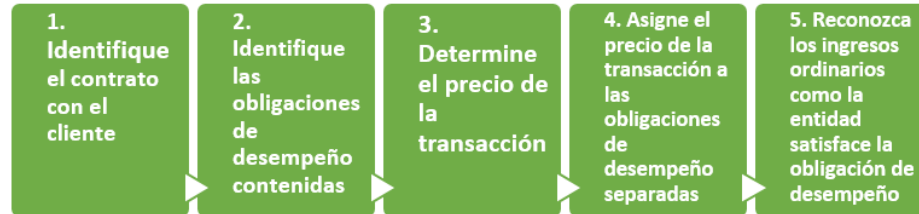


Figura 8. Cinco pasos del modelo de reconocimiento de ingresos ordinarios.

Adaptado de “Implementación del IFRS (NIIF) 15 *Ingresos ordinarios provenientes de contratos con los clientes*” (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015). Recuperado de

[https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20\(ok\).pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20(ok).pdf)

- **Paso 1: Identificación del contrato (o contratos) con el cliente:**

Un contrato es un acuerdo legalmente vinculante o válido entre dos partes. Puede ser escrito, oral o implícita en las prácticas comerciales de una entidad. En general, cualquier acuerdo que crea derechos y obligaciones exigibles se reunirá con la definición de un contrato. Una entidad aplicará la norma de ingresos para cada contrato con un cliente cuando todos los siguientes criterios se cumplen (IFRS Foundation, 2014):

- Las partes han aprobado el contrato y la intención de cumplir con sus respectivas obligaciones.

- Los derechos que se obtiene con cada parte en relación con los productos o servicios a ser transferidas pueden ser identificados.
- Las condiciones de pago se pueden identificar.
- El riesgo, calendario, o se espera que la cantidad de flujos de efectivo futuros de la entidad para cambiar.

Una entidad volverá a evaluar si se cumplen los criterios de cada período de referencia para determinar si se cumplen los criterios posteriormente si no se cumplen al inicio del contrato. Una entidad que recibe la consideración por parte del cliente cuando no se cumplen los criterios no reconocerá los ingresos hasta que:

- La entidad no tiene obligaciones de desempeño restantes y sustancialmente toda la consideración que se recibe y no son reembolsables, o
- El contrato se termina y las cantidades recibidas no son reembolsables

El término "probable" se define de manera diferente en las NIIF y US GAAP. Aunque se crearon diferentes umbrales, en la mayoría de casos, la entidad no va a entrar en un contrato con un cliente cuando haya un riesgo significativo de crédito sin tener también una protección económica adecuada. Se requiere un juicio para determinar la contabilidad cuando hay un deterioro significativo en la capacidad de un cliente para pagar después de la creación de un acuerdo. Gestión tendrá que evaluar si el deterioro se refiere a las obligaciones de desempeño previamente satisfechos, obligación de ejecución que se realicen en el futuro, o ambos.

- **Paso 2: Identificación de las obligaciones de desempeño que contiene el contrato:**

Una obligación de ejecución es una promesa para transferir un bien o servicio diferente a un cliente. La promesa puede ser explícita, implícita, o implícitos en las prácticas comerciales de una entidad. El objetivo de la identificación de las obligaciones de desempeño distintas consiste en describir la transferencia de bienes o servicios al cliente. Identificación de las obligaciones de rendimiento es más difícil cuando hay múltiples promesas explícitas o implícitas en un contrato.

Un bien o servicio es diferente sólo si (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015):

- La entidad no usa el bien o servicio como un input para producir el resultado combinado especificado en el contrato;
- El bien o servicio no es altamente dependiente de, o altamente interrelacionado con, otros bienes o servicios prometidos.

En ciertas circunstancias, la provisión de una serie de bienes o servicios distintos que sean sustancialmente el mismo y tengan el mismo patrón de transferencia se trata como una obligación de desempeño (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015).

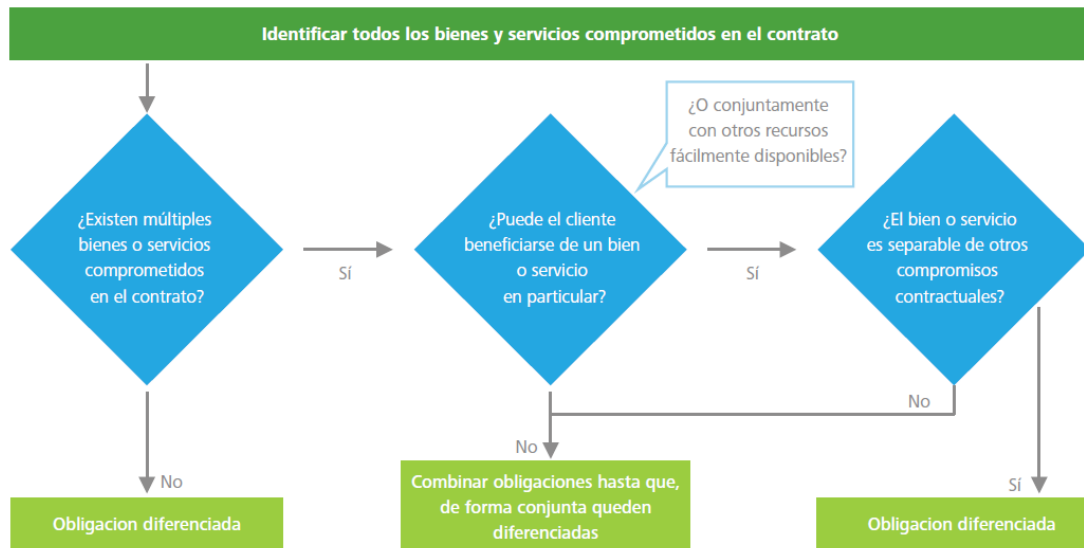


Figura 9. Identificación de las obligaciones de desempeño separas.

Tomado de “Implementación del IFRS (NIIF) 15 *Ingresos ordinarios provenientes de contratos con los clientes*” (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015).
 Recuperado de [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20\(ok\).pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20(ok).pdf)

- **Determinación del precio de la transacción:**

Dentro de cada transacción existe un precio, que se refiere a la cantidad que la entidad espera tener derecho a transferir a cambio de bienes o servicios prometidos a un cliente, excluyendo los importes recibidos por cuenta de un tercero (por ejemplo, algunos impuestos de ventas). La determinación del precio de la transacción es más compleja si el acuerdo implica la consideración variables, un componente de financiación significativo, como no dinerarias, o consideración a nombre de un cliente.

Podrán existir consideraciones variables y restricciones en el reconocimiento de los ingresos.

El precio de la transacción podría incluir un elemento de la consideración de que es variable o contingente sobre el resultado de eventos futuros, incluyendo (pero no limitados) los descuentos, bonificaciones, descuentos, créditos, incentivos, bonos por desempeño y regalías. El examen también puede variar si la capacidad de una entidad para retener una cantidad fija de consideración es contingente sobre un evento futuro. Prácticas, políticas o declaraciones de una entidad también podrían resultar en consideración variable, por ejemplo, si indican la entidad proporcionará las concesiones de precios.

La consideración variable debe ser estimada usando la más predictivo de los siguientes enfoques: el valor esperado o la cantidad más probable. El enfoque de valor esperado representa la suma de los importes ponderados por la probabilidad de varios resultados posibles. La cantidad más probable representa la cantidad más probable en una gama de posibles cantidades. El enfoque utilizado no es una opción política. La administración debe utilizar el enfoque que se espera que se predecir mejor el monto de la compensación a la que tendrá derecho la entidad en base a los términos del contrato y teniendo en cuenta toda la información razonablemente disponible. El enfoque utilizado también debe aplicarse de manera coherente a lo largo del contrato (IFRS Foundation, 2014).

La consideración variable incluida en el precio de la transacción está sujeta a una restricción. La entidad debe reconocer los ingresos como las obligaciones de comportamiento se cumple sólo si es muy probable (IFRS) o probable (US GAAP) que un cambio en la estimación de la contraprestación variable no daría lugar a una inversión significativa de los ingresos acumulada reconocida. Esta evaluación requerirá a menudo el juicio.

Los siguientes indicadores sugieren que la inclusión de una estimación de la consideración variable en el precio de la transacción podría resultar en una reversión significativa de ingresos acumulados:

- La cantidad de consideración es altamente susceptible a factores ajenos a la influencia de la entidad.
- La entidad tiene una experiencia limitada con el mismo tipo de contratos.
- La entidad tiene una práctica de ofrecer una amplia gama de precio de las concesiones o cambiar los términos y condiciones de pago en circunstancias similares para contratos similares.
- Hay un gran número y la amplia gama de posibles resultados.

La Administración tendrá que determinar si hay una parte de la contraprestación variable (es decir, una cantidad mínima) que deben ser incluidos en el precio de la transacción, incluso si toda la estimación de la consideración variable no se incluyó debido a la restricción. Estimación de la gerencia del precio de la transacción se volverá a evaluar cada uno

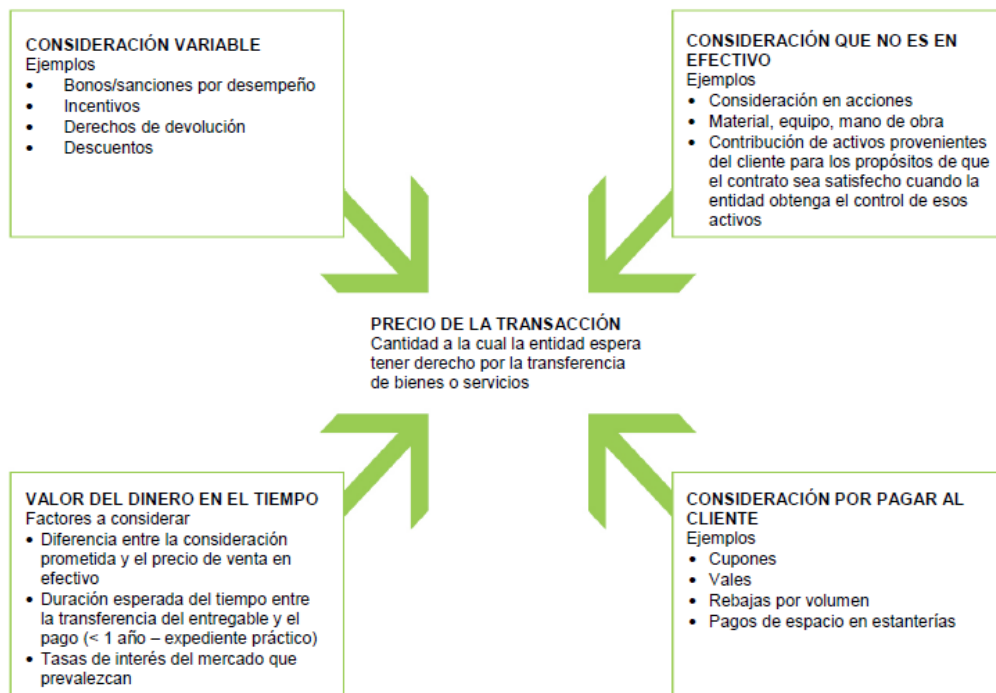


Figura 10. Identificación Precio de transacción

Tomado de “Implementación del IFRS (NIIF) 15 *Ingresos ordinarios provenientes de contratos con los clientes*” (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015). Recuperado de [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20\(ok\).pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20(ok).pdf)

- **Asignación del precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato:**

La asignación del precio se realiza al inicio del contrato y no se ajusta para reflejar los cambios posteriores en los precios de venta autónomos de tales productos o servicios.

La mejor evidencia del monto por una venta es el precio de un bien/servicio cuando la entidad vende el producto o servicio por separado. La Administración tendrá que estimar el precio de venta de bienes o servicios que no tienen un precio de venta independiente observable, y debe maximizar

el uso de datos observables al hacer esa estimación. Métodos de estimación posibles incluyen, pero no se limitan a:

- Costo previsto más un margen apropiado;
- Evaluación de los precios de mercado de los bienes o servicios similares, ajustados por los costos y los márgenes específicos de la entidad.
- Enfoque residual, en circunstancias limitadas.

Descuentos y consideración variables típicamente se asignan proporcionalmente a todas las obligaciones de ejecución en el contrato. Si se cumplen ciertas condiciones, un descuento o consideración variable puedan ser asignados a una o más obligaciones de desempeño separadas, en lugar de a todas las obligaciones de desempeño en la disposición.

Una entidad debe asignar un descuento por completo a uno o más obligación (s) rendimiento si todos los siguientes criterios se cumplen (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015):

- La entidad vende regularmente cada bien o servicio distinto (o cada conjunto de bienes o servicios diferenciados) de forma independiente.
- La entidad vende regularmente, de forma independiente, un haz de algunos de los productos o servicios con un descuento sobre los precios de venta autónomos de los bienes o servicios en ese paquete.

**¿Cómo determinar el precio de venta independiente?
La mejor evidencia: precio observable de un bien o servicio cuando es vendido sobre una base independiente.**

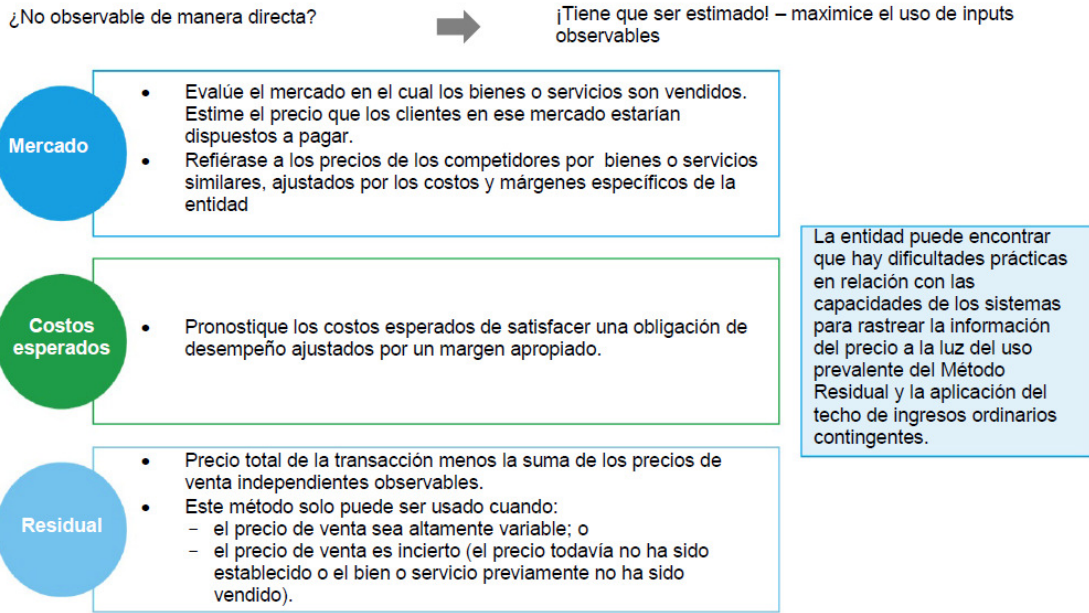


Figura 11. Inputs para asignar el precio de la transacción.

Tomado de “Implementación del IFRS (NIIF) 15 *Ingresos ordinarios provenientes de contratos con los clientes*” (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015). Recuperado de [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20\(ok\).pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%20(ok).pdf)

- **Reconocer el ingreso ordinario**

El paso final en el modelo es el reconocimiento de los ingresos. La entidad reconocerá los ingresos cuando un bien o servicio se transfiere al cliente y el mismo obtiene el derecho y el control del bien o servicio. El control de un activo se refiere a la capacidad de una entidad para dirigir el uso de y obtener sustancialmente todos los beneficios restantes (es decir, los flujos de efectivo o potencial de ahorro en gastos) del activo (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015). El uso de un activo dirigiendo se refiere al derecho de un cliente para desplegar ese activo, para permitir otra entidad para

implementar ese activo en sus actividades, o para restringir otra entidad con la implementación de ese activo. La entidad debe determinar al inicio del contrato si el control de un bien o servicio se transfiere a través del tiempo o en un punto en el tiempo. Esta determinación debe representar la transferencia de beneficios para el cliente y se debe evaluar desde la perspectiva del cliente. La entidad debe evaluar en primer lugar si la obligación de ejecución está satisfecho con el tiempo. Si no es así, las transferencias bien o servicio en un punto en el tiempo.

Una entidad reconocerá los ingresos con el tiempo si cumpliera con cualquiera de los siguientes puntos:

- El cliente lo recibe y lo consume al mismo tiempo, los beneficios proporcionados por la actuación de la entidad que realiza la entidad.
- El desempeño de la entidad crea o aumenta un activo controlado por el cliente.
- La entidad de acuerdo al desempeño que proporciona, no podrá crear un activo con un diferente uso, quien tendrá el derecho al pago por desempeño realizado hasta la fecha.

La Administración tendrá que aplicar su juicio para evaluar los criterios de las obligaciones de desempeño satisfechos con el tiempo, especialmente cuando se evalúa si los activos tienen un uso alternativo y si la entidad tiene derecho al pago por desempeño realizado hasta la fecha. Por ejemplo, la gestión tendrá que evaluar si existe una razón de peso para la restricción de transferencia del activo a otra parte en un contrato para determinar si los activos tienen un uso

alternativo. Los fabricantes de grandes volúmenes de bienes homogéneos producidos según las especificaciones de un cliente que se sorprenda al descubrir que podían cumplir los criterios de las obligaciones de desempeño satisfechos con el tiempo. Esto se debe a que dichos bienes a menudo no tienen un uso alternativo a la entidad dada su personalización o restricciones contractuales, y las condiciones de pago en estos acuerdos podrán incluir una cláusula de protección que establece el pago de actuación hasta la fecha en el caso de que el contrato se cancela.

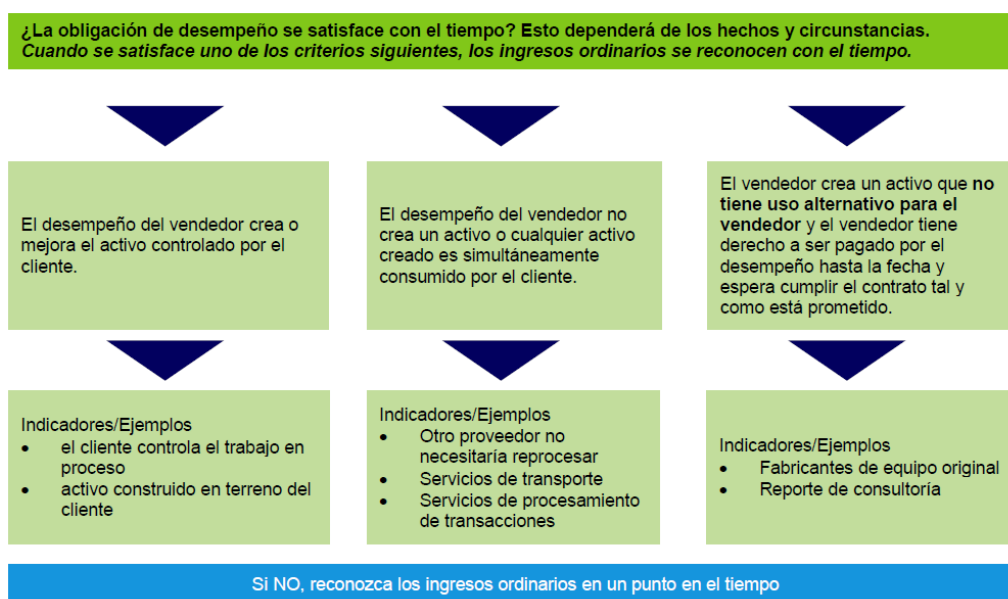


Figura 12. Reconocimiento de los ingresos ordinarios con el tiempo

Tomado de “Implementación del IFRS (NIIF) 15 *Ingresos ordinarios provenientes de contratos con los clientes*” (Deloitte Touche Totmatsu Limited, 2015). Recuperado de

[https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%200\(ok\).pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/audit/BibliotecaTecnica/RecursosIFRS/Otros/IFRS%2015%20Productos%20industriales%200(ok).pdf)

A continuación se da a observar un ejemplo de las diferencias que existirán entre la normativa actual NIC 18 y la nueva por adoptar IFRS 15:

La entidad E es una empresa de telefonía e inicia plan de oferta: **(CASO)**

Teléfono A sin precio más un (1) año de servicio por un pago total de UM 1.000. A la firma del contrato se entrega el teléfono y el servicio será facturado mensualmente.

El precio de venta individual del teléfono es de UM 80 y el servicio UM 1.000 anuales.

El Cliente C suscribe contrato con la empresa E.

	NIC 18	NIIF 15
Ingreso por Venta de Bienes	Sin pago, no se reconoce	UM 74,07 a la entrega
Ingreso por Prest. de Serv.	UM 41,66 mensuales	UM 38,58 mensuales
	$1.000/12= 41,66$	$925,93/12= 38,58$
	Bien	80,00 7,407 %
	Servicio	<u>1.000,00</u> 92,593 %
		<u>1.080,00</u>

Figura 13. Ejemplo Práctico entre la NIC 18 y NIIF 15

Tomado de “NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes” (Grupo Latinoamericano de emisores de Normas de Información Financiera, Autores, 2015). Recuperado de http://glenif.org/es/images/stories/pdf/niif_15_costa_rica.pdf

Los controles de las obligaciones podrán transferirse de igual manera en los bienes como en los servicios y los precios de cada obligación de desempeño son las características que definen la NIIF 15.

De igual manera. La nueva normativa (NIIF 15) es totalmente diferente al modelo anterior (NIC 18); el enfoque anterior se basaba en el “proceso de ganancias”, a diferencia de la nueva normativa que le da un enfoque “activo-pasivo”, basándose en la transferencia de los controles.

Las industrias de transportación aérea dentro de sus políticas de ingresos ordinarios, rige que los ingresos por venta de tickets deben ser reconocidos al momento en el que el usuario hizo uso del ticket o cuando

este se haya caducado en base a las políticas de la compañía y la contraprestación recibida no está sujeta a devolución. Mientras el ticket no haya sido utilizado, estas condiciones están registradas dentro del pasivo (ingreso diferido), de tal manera se detallan que las etapas por reconocimiento de ingresos de acuerdo a la NIIF 15 por la venta de tickets aéreos:

Fases	Descripción	Aplicación
Etapa 1	Identificación del contrato	Emisión del ticket aéreo
Etapa 2	Identificar las Obligaciones de desempeño en el contrato	La prestación del servicio de transporte aéreo descrito en el ticket.
Etapa 3	Determinación del Precio de la Transacción	Valor del ticket aéreo
Etapa 4	Asignar el Precio de la Transacción entre las Obligaciones de Desempeño del Contrato	El ticket aéreo implica como única obligación, la prestación del servicio de transporte. (no aplica)
Etapa 5	Reconocer el Ingreso de Actividades Ordinarias cuando la entidad satisface una obligación de desempeño	Cuando el pasajero hace usos del ticket aéreo y aborda el avión. (El servicio es devengado)

Figura 14. Etapas del reconocimiento de ingreso según NIIF 15

Adaptado de “(IASB Y FASB, NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarias) (IASB Y FASB, NIIF 15 Ingresos procedentes de contratos con clientes)” (IFRS Foundation, 2014) Recuperado de https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/con_nor_co/vigentes/niif/NIIF_15_2014_v12112014.pdf

Así como los cambios en el tiempo y la medición de los ingresos reconocidos, las entidades deben también estar preparados para un aumento significativo en el volumen de las revelaciones que se requieren en ambos estados financieros anuales y provisionales. Incluso las entidades que sufren

cambios mínimos en sus políticas de reconocimiento de ingresos tendrán que pensar cuidadosamente cómo van a reunir la información necesaria para satisfacer los requisitos de divulgación.

1.2.9. Impacto en la aplicación de la nueva normativa

El origen del modelo a nivel general tiene muchas posibilidades, es por ello que el resultado obtenido ha sido la fusión entre dos grandes organizaciones como el IASB y la FASB para el proceso de consolidación.

Claro está que los principales usuarios de aplicación de la norma será Estados Unidos, uno de los países donde habrá mayor énfasis de esfuerzo en la adopción de la futura normativa, ya que en aquel país aplican los US GAAP y la mayoría de sus industrias posee un sistema de reconocimiento de los ingresos ordinarios diferentes; al aplicar la NIIF 15 en Estados Unidos, este se consolidará con las referencias europeas de las NIIF, en donde sus definiciones son muy amplias.

En conclusión, la NIIF 15 hará que todas las empresas revisen su modelo de ingresos y en ciertos casos realizar los ajustes respectivos. Cuando la normativa se encuentre en vigencia, las compañías tendrán la obligación de verificar lo siguiente:

Momento o monto de reconocimiento, bonos, impacto en acuerdos, etc.

Revisión en detalle de las políticas de reconocimiento de ingresos considerando los puntos detallados en la normativa NIIF 15.

Sistemas de información

Relación de la información interna con la información financiera.

Figura 15. Punto que deberán ser revisados por las entidades.

La revisión de la información generará medidas considerables de impactos claves, como son los siguientes (Deloitte, 2014):

• Cambios relativos en la imputación temporal de los ingresos a lo largo del tiempo, que podrían llegar a generar ciertas modificaciones sustanciales en el sistema de reconocimiento de ingresos de la compañía

• Las NIIF en vigencia, es más flexibles en el momento de diseñar y aplicar políticas y prácticas de reconocimiento de ingresos.

• La NIIF 15 contiene más reglas y ejemplos específicos que la NIC 18 o sus interpretaciones; por lo que la aplicación de los nuevos requisitos puede dar lugar a cambios significativos en el perfil de ingresos y, en algunos casos, en el reconocimiento de costos asociados.

• Los relativos a los sistemas de información y procesos contables vigentes que pueden requerir cambios significativos. La complejidad de la aplicación de la NIIF 15 y los datos necesarios para los nuevos desgloses, que son muy detallados, puede llegar a requerir la creación de nuevos sistemas y procesos, o la modificación de los sistemas actuales.

Figura 16. Medidas considerables de impactos claves

La Norma Internacional de Información Financiera IFRS15 causara de manera global cambios significativos en todas las compañías que llegaran a ser afectadas, en especial en aquellas compañías que tengan una gran cantidad de contratos, como en el caso de las compañías de comunicación.

La nueva normativa tendrá un impacto que no solo será de cuestión contable o de presentación de la información financiera. La magnitud de los

cambios podrá llegar a ser significativo en ciertos casos; de tal manera que se deberá tener en cuenta la preparación del mercado.

Las compañías que se dediquen a la venta de productos y servicios en oferta combinada o que llegasen a estar relacionadas en proyectos a largo plazo, como las del sector inmobiliario o de telecomunicaciones, modificara sus políticas y principios de reconocimiento por ingresos ordinarios. Mientras que en las compañías que tengan actividades menos complejas sus cambios no tendrán gran cambio en sus políticas

La adopción de la nueva norma de información financiera IFRS15, no presentará cambios representativos en las compañías de transporte aéreo y no afectaran cambios en los resultados de sus operaciones.

1. Capítulo II: Marco Metodológico de la Investigación

1.2. Delimitación de la Investigación

La investigación estará enfocada dentro del ambiente de negocios de las todas las compañías de transporte aéreo de personas que prestan servicios en Ecuador, la información financiera presentada tiene fecha de corte al 31 de diciembre del 2015 sin embargo se analizan varios factores actuales a Junio del 2016. Los costos de explotación originados por el uso del ticket aéreo que se presentan en el trabajo de investigación están bajo Normas Internacionales de Información Financiera y que están sujetas a las regulaciones locales y extranjeras que debe cumplir por parte de las entidades de control aéreo en el Ecuador.

1.3. Justificación de la Investigación

El trabajo de investigación se enfoca en el interés que tiene para las personas que trabajan en la industria aérea, tales como contadores, gerentes de empresas de transporte aéreo. La creación de una guía para el reconocimiento contable de los costos por transporte aéreo de personas ayudara a:

- Identificar y asignar los costos que son originados en el momento que se hace uso del ticket aéreo.
- Ser una solución a la falta de fuentes de información contable relacionada con las compañías de transporte aéreo.

- Guiar al lector en la manejo de los costos dentro de la industria de transporte aéreo, de los lineamientos generales sobre la contabilización y reconocimiento de los costos.

1.4. Diseño Metodológico

1.4.1. Tipo de investigación

El desarrollo de este proyecto ha sido mediante una investigación tipo básica, se define como investigación tipo básica "aquella en el cual el equipo especialista ha puesto todo su empeño en la búsqueda de conocimiento o soluciones, manteniendo siempre la objetividad y la mente abierta para tomar las decisiones adecuadas" (Arias, 1999). El objetivo consiste en conocer las situaciones predominantes a través de la descripción exacta de los procesos, etapas y actividades. Adoptándolo a este trabajo, se puede decir que se describirá los elementos para el correcto reconocimiento de los costos al momento de surgir una venta de ticket aéreo, en adelante por motivos de confidencialidad se denominará la compañía entrevistada como "La Compañía".

1.4.2. Diseño de investigación

La investigación se desarrolló mediante enfoque cualitativo, la cual se caracteriza por su objetivo, que se relacionan con la comprensión de algunos aspectos, y sus métodos que generan palabras, en lugar de números, como datos para el análisis. Las muestras son pequeñas y no necesariamente deben ser representativos. El método cualitativo en general, pretende comprender las experiencias y actitudes de los entrevistados o la comunidad.

Este método tiene como objetivo responder a preguntas sobre el "qué", "cómo" o "por qué" de un fenómeno en lugar de "cuántos" o "cuánto", que son respondidas por métodos cuantitativos. Si el objetivo es entender cómo una comunidad o individuos dentro de ella perciben un tema en particular, de esta manera el método cualitativo será el apropiado.

Este tipo de investigación fue elegido ya que el análisis y la obtención de la información son provenientes en la revisión de documentos impresos de carácter contable y empresarial, evaluación de los hechos en base a las experiencias y en otro tipo de materiales, a su vez consideramos que corresponde a una técnica de investigación de campo, dado que se realiza la interacción de los empleados mediante entrevistas abiertas, cuestionarios y datos proporcionados por la administración de la compañía. Con el único propósito de tener un mayor conocimiento en el sistema de control interno y el proceso de costos e ingresos de la compañía.

Esta investigación se la realiza con el único propósito de desarrollar una guía para el entendimiento a los usuarios de información financiera con respecto al reconocimiento de los costos de explotación que se generar al hacer uso de ticket de vuelo por parte de una compañía de transporte aéreo.

En el siguiente cuadro se puede identificar las diferentes etapas de esta investigación. Aunque inicialmente se realizó una revisión del marco teórico existente, esta se complementó durante las diferentes etapas de este estudio y sirvió desde la identificación del problema hasta las recomendaciones y conclusiones.

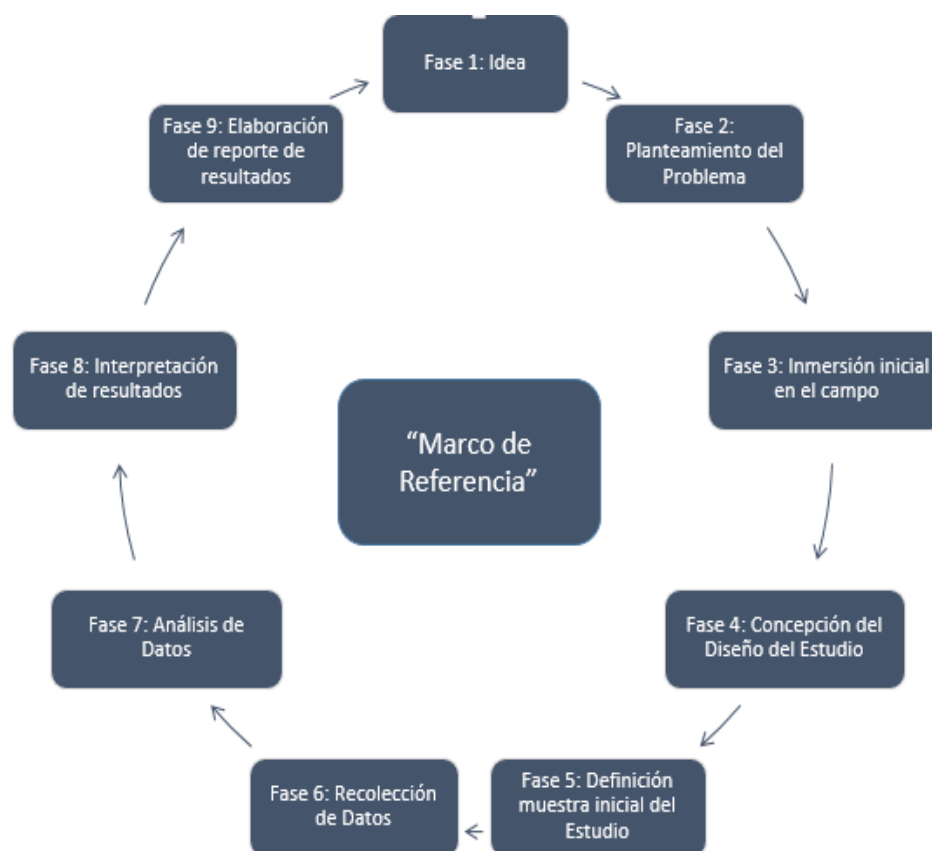


Figura 17. Marco de referencia – Investigación cualitativa.

Tomado de “Metodología de la investigación” (Sampieri, Collado, & Baptista, 2010). Recuperado de https://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf

1.4.3. Población y/o muestra

Población o universo es cualquier colección finita o infinita de elementos o sujetos; una muestra es un subconjunto de la población, que se obtiene para averiguar las propiedades o características de esta última, por lo que interesa que sea un reflejo de la población, que sea representativa de ella, concepto al que volveremos más adelante (Cristina Ludewig, 2012)

La muestra dentro del trabajo de investigación son todas compañías de transporte aéreo domestico que operan en territorio ecuatoriano a la actualidad.

En el sitio web oficial de la de la Dirección General de Aviación Civil, se pueden consultar las compañías de transporte aéreo de personas, nacionales y extranjeras, que operan en el Ecuador. Se presenta un detalle a continuación (Direcion General de Aviacion Civil, 2016).

- Aerogal internacional
- Aerogal Nacional
- Aerolane Internacional
- Aerolane Nacional
- Aeroméxico
- Aerorepública
- Avianca
- COPA
- LATAM
- TACA Internacional
- TACA Perú

- TAME
- Viva Colombia
- American Airlines
- Delta Airlines
- Iberia
- KLM – Air Force
- JetBlue
- United Airlines



Figura 18. Compañías de transporte aéreo más importantes del Ecuador.

Adaptado de “Tarifas de líneas aéreas” (Dirección General de Aviación Civil, 2016). Recuperado de <http://www.aviacioncivil.gob.ec/?p=4583>

El método de muestreo aplicado para nuestra investigación fue “muestreo aleatorio simple” que corresponde a seleccionar una muestra aleatoria por medio de una calculadora, asignando números a la población. Como resultado de este procedimiento arrojó la visita de una compañía de transporte aéreo sin embargo por ser conservadores se visitó 3 compañías para escoger quien diera la apertura a la información que requerimos para nuestra investigación. Se procedió a seleccionar las compañías que mantienen los ingresos más representativos dentro de la industria de aerolíneas del Ecuador. Dentro de estas visitas se presentaron los autores del proyecto y se explicó la razón, la naturaleza, los objetivos, la metodología y los resultados que se esperan obtener a través de esta investigación.

Sólo una de las tres compañías visitadas dio la apertura en proporcionar información que se requiere para la elaboración del trabajo investigativo, la condición de la compañía fue que su nombre se mantenga en confidencialidad.

2. Capítulo III: Diagnostico del Estado Actual de la Problemática que se Investiga

2.2. Explicación de los Resultados Obtenidos Mediante los Métodos Aplicados

La problemática que promueve el siguiente trabajo de titulación lo constituye la falta de conocimiento de este tipo de industria presenta al determinar el momento correcto en el que se reconocen los costos de explotación por parte de las compañías de transporte aéreo en el Ecuador.

Mediante la reunión mantenida con el personal de la compañía seleccionada para el trabajo de titulación, se indicaban que no existe una norma internacional de información financiera específica que indique la aplicación de los costos en una industria de transporte aéreo, ya que una mala aplicación de los costos puede llegar a significar grandes consecuencias económicas para la compañía. Cada vuelo tiene un costo diferente, esto depende de la longitud del vuelo que va a recorrer y el tipo de avión; en cada caso se calcula el porcentaje de asientos que deben ocuparse para cubrir los costos globales, por esa razón las tarifas de vuelos son diferenciales. En caso de aplicar de manera incorrecta los costos el resultado final constituiría una pérdida.

2.3. Interpretación de los Resultados del Diagnóstico

El motivo de la investigación es elaborar una guía para que el usuario tenga conocimiento de cómo y cuándo se deben registrar los costos de explotación, ya que por medio de las encuestas realizadas a 20 profesionales no cuentan con un conocimiento amplio sobre el momento o en la etapa en la cual se deben registrar los costos en el estado de resultados.

Por lo antes mencionado en el siguiente capítulo se desarrollara el proceso de los costos de explotación referente a la venta de un pasaje aéreo para que el usuario pueda identificar en que parte del proceso de deben registrar los costos.

2.4. Características de la Industria

Pocos inventos han cambiado la forma de vivir y experimentar el mundo tanto como la invención del avión. Durante las dos guerras mundiales, los subsidios gubernamentales y la demanda de nuevos aviones mejoraron sumamente técnicas para su diseño y construcción. Después de la Segunda Guerra Mundial, las primeras rutas de aviones comerciales se establecieron en Europa. Con el tiempo, el transporte aéreo se ha vuelto tan común que sería difícil imaginar la vida sin ella.

La industria de las aerolíneas, por lo tanto, sin duda ha progresado, también ha alterado la forma en que las personas viven y hacen negocios al acortar el tiempo de viaje y alterando nuestro concepto de distancia, por lo que es posible visitar y hacer negocios en lugares que antes se consideraban a distancia. Es esencial entender cómo los costos de operación se alinean con las capacidades y objetivos estratégicos; las tendencias globales hacia la

privatización de aeropuertos y la mayor participación de los operadores privados están ganando impulso a medida que muchos gobiernos se ajustan y buscan maneras de ejecutar los aeropuertos locales de manera más eficiente. En muchas partes del mundo, los inversores financieros privados están buscando como generar flujos de ingresos a largos plazos en la infraestructura aeroportuaria. Esto está dando lugar a una transformación en la forma en que los aeropuertos persiguen la excelencia de operaciones. Si son para maximizar los rendimientos, los operadores de aeropuertos tendrán que hacer frente a varios desafíos grandes.

En primer lugar, tienen que encontrar una manera de prosperar en entornos a menudo fuertemente regulados. El segundo desafío para los operadores de aeropuertos privados está al día con los cambios constantes en la prestación del transporte aéreo. Estos cambios incluyen las necesidades de Internet, los lugares de venta, diversos modelos de negocio de las aerolíneas y los cambiantes protocolos de seguridad para los pasajeros y la inspección de carga. Estos son todos los cambios que obligan a los operadores de aeropuertos para realizar inversiones, ajustar los procesos establecidos, y perfeccionar su gestión de los flujos de pasajeros.

Los aeropuertos para gestionar eficazmente sus declaraciones financieras, es esencial que desarrollen una comprensión clara de sus costos de operación y alinearlos a sus capacidades esenciales para un objetivo estratégico más grande. Con este tipo de claridad, los operadores de aeropuertos pueden mejorar sus posibilidades de cumplir con los requisitos regulatorios y de mercado, alcanzar la excelencia operativa, y la entrega de los rendimientos financieros positivos sostenibles, año tras año.

La Compañía empieza su funcionamiento desde el año 2009, vuela a cinco destinos, ofreciendo opciones de conexión para promover el turismo y desarrollo nacional. En el 2015, la empresa transporta alrededor de 1,1

millones de pasajeros en sus rutas domésticas, 1 % más que en el anterior año. La Compañía forma parte a un grupo de empresas que se dedican de igual manera al transporte aéreo de pasajeros, además de otras actividades como arriendo de aeronaves, ventas a bordo (duty free), logística y Courier. Las operaciones de la Compañía dependen en gran medida de las relaciones con las empresas relacionadas y es por eso que las mismas inciden significativamente en los resultados de sus operaciones. La flota de la compañía está compuesta por siete aviones.

Boeing 787-9

Capacidad	313 pasajeros
Longitud	63,00 mts
Envergadura	60,00 mts
Peso máx de despegue	251,360 kg
Salidas de emergencia	8
Servicios sanitarios	8



Boeing 787-8

Capacidad	247 pasajeros
Longitud	56,72 mts
Envergadura	60,13 mts
Peso máx de despegue	227,930 kg
Salidas de emergencia	8
Servicios sanitarios	6



Boeing 767-300

Capacidad	221-238 pasajeros
Longitud	54,2 mts
Envergadura	47,6 mts
Peso máx de despegue	184,611 kg
Salidas de emergencia	8
Servicios sanitarios	7



Airbus 350

Capacidad	339 pasajeros
Longitud	65,23 mts
Envergadura	64,75 mts
Peso máx de despegue	268,9 kg
Salidas de emergencia	8
Servicios sanitarios	8



Figura 19. Tipo De aviones que posee La Compañía

La compañía dentro sus activos fijos no poseen aviones propios, ya que estos son arrendados a una de sus compañías relacionadas, al 31 de diciembre del 2015 y 2014, la Compañía mantiene aeronaves en arrendamiento según los siguientes contratos:

Inicio del contrato original	Modelo de aeronaves y matriculas	Modalidad de arrendamiento	Costo de arrendamiento		Situación del contrato al cierre del ejercicio	
			2015	2014	2015	2014
Febrero 2012	B767-300-CCCXE	Arrendamiento Fijo	3,816,000	4,440,000	Vigente	Vigente
Enero 2004	Varias Matriculas	Arrendamiento por horas	9,756,851	13,447,719	Vigente	Vigente
Febrero 2010	B767-316-CCCXH CCCXF	Arrendamiento Fijo	7,701,024	7,686,004	Vigente	Vigente
Marzo 2011	A320-200-HCCLA HCCLB HCCLC HCCLD HCCLE	Arrendamiento Fijo	-	3,352,621	-	Reexportadas en junio-marzo-abril y mayo
Febrero 2012	B767-300-CCCXE	Arrendamiento Fijo	-	3,761,996	-	Vigente
Enero 2014	A319-132-HCCPR HCCPY HCCPQ HCCPZ HCCPJ	Arrendamiento Fijo	11,100,000	7,907,805	Vigente	Vigente
Enero 2015	A319-132-HCCQU	Arrendamiento Fijo	2,220,000	-	Vigente	-

Figura 20. Contratos de arrendamiento de aeronaves

A continuación se detalla los ingresos más representativos de La Compañía:

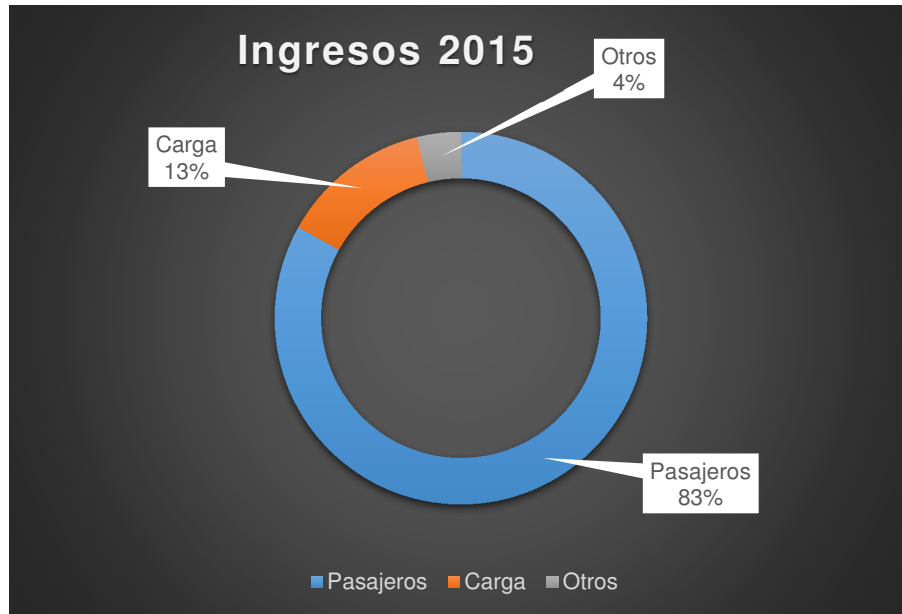


Figura 21. Ingresos más representativos

La Compañía transmite algunas de sus características más importantes de la empresa, que se detallan a continuación; tales como el compromiso a la eficiencia, la atención a las personas y la fuerte identificación con el continente en el que se basa.

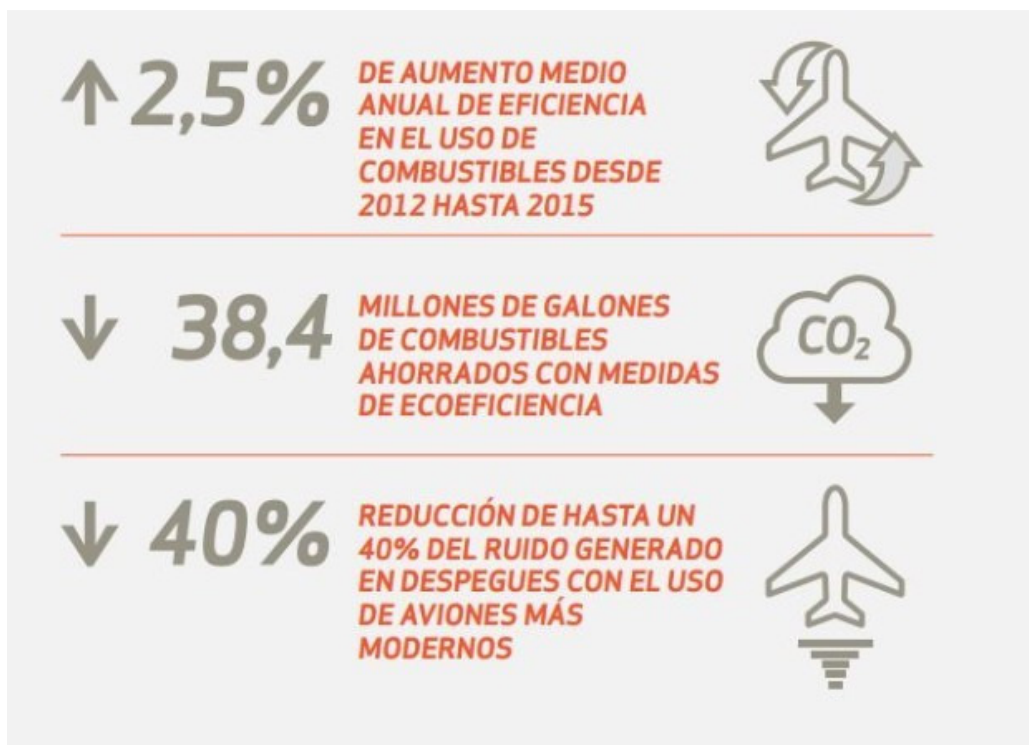


Figura 22. Características de mejora en la compañía

2.4.1. Tipos de aerolíneas

Las aerolíneas pueden ser divididas de acuerdo al modelo del negocio: intercontinentales, internacionales, nacionales o regionales, aerolíneas de

bajo costo o compañías chárter. En general las compañías intercontinentales, internacionales y nacionales buscan un modelo tradicional, caracterizado por la presencia de un centro de actividades y el número de destinos. La demanda de las compañías aumenta su número de vuelos en ciertas épocas del año lo cual se conocen como “vuelos no regulares”. Las aerolíneas pueden ser clasificadas en dos tipos: aerolíneas de bajo costo y las de servicio completo.

- **Modelo de bajo costo**

Las aerolíneas de bajo costo se enfocan en dos ideas. La primera es ser simple ofreciendo un servicio o producto básico minimizando los costos y maximizando la eficiencia. El segundo es crear demanda, pero no trata ganar clientes sobre la demanda actual del mercado, sino de simular o crear demanda nueva ofreciendo tarifas bajas y vuelos a destinos que comúnmente no se visitan.

Las aerolíneas más representativas en Europa, siguen el segundo modelo para identificar potencial en los mercados sin explorar, enfocándose en aeropuertos regionales o segundo. Siguiendo esta estrategia buscar reducir las tarifas e impuestos incentivando a las autoridades locales; esto es usualmente efectivo, ayudaría al crecimiento económico y social de la región.

	Aerolíneas de bajo costo	Red de aerolíneas tradicionales
	Producto simple	Producto Completo
Tarifas	Bajas y simples solo ida	Compleja, ida y vuelta
	Restricciones mínimas	Restricciones múltiples
	Las tarifas se elevan de acuerdo a fecha de vuelo	tarifas más bajas cercanas a la fecha del vuelo
Distribución	Evita agencias de viaje	Dependen de la agencia de viajes
	100% directo en línea (internet) o call center	tickets propios offices/call center
	Sin ticket	Con ticket
In flight	Una sola clase	2 o 3 clases
	Asientos de alta densidad	Baja densidad de asiento
	Sin asignación de asiento	Con asignación de asiento
	Sin comidas o bebidas gratis	Catering en vuelo
	Operaciones simples	Operación compleja

Figura 23. Diferencia del tipo de producto que ofrecen las aerolíneas de bajo costo con las tradicionales

Adaptado de “The main cost-related factors in airlines management” (Moreira, 2013). Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/jtl/v8n1/01.pdf>

2.4.2. Variación Estacional

A nivel mundial la industria de la aviación ha sido históricamente una industria cíclica, se desplaza desde años anteriores con altas tasas de crecimiento. La demanda de viajes aéreos varía en función de la cobertura y la ubicación del mercado en el que se cambian los precios, el poder adquisitivo en que se encuentre el país y sus niveles de oferta y demanda. La variación estacional se puede encontrar en casi todos los mercados de la industria del transporte aéreo. Sin embargo, es complejo tratar de predecir los ciclos en la industria de la aviación cuando el tiempo y el alcance entre ocurrencias varían, así como su impacto. El concepto de estacionalidad se refiere simplemente a las fluctuaciones en el tráfico en cualquier mercado específico debido a una amplia variedad de factores que van desde las condiciones climáticas inesperadas a las costumbres sociales más predecibles. Los principales factores son los cambios cíclicos durante todo el año junto con las respectivas costumbres sociales que pertenecen a cada temporada. En la siguiente figura

se observa la variación mes a mes de las ventas de tickets aéreos internacionales y nacionales durante el año 2015 en comparación del año 2014.

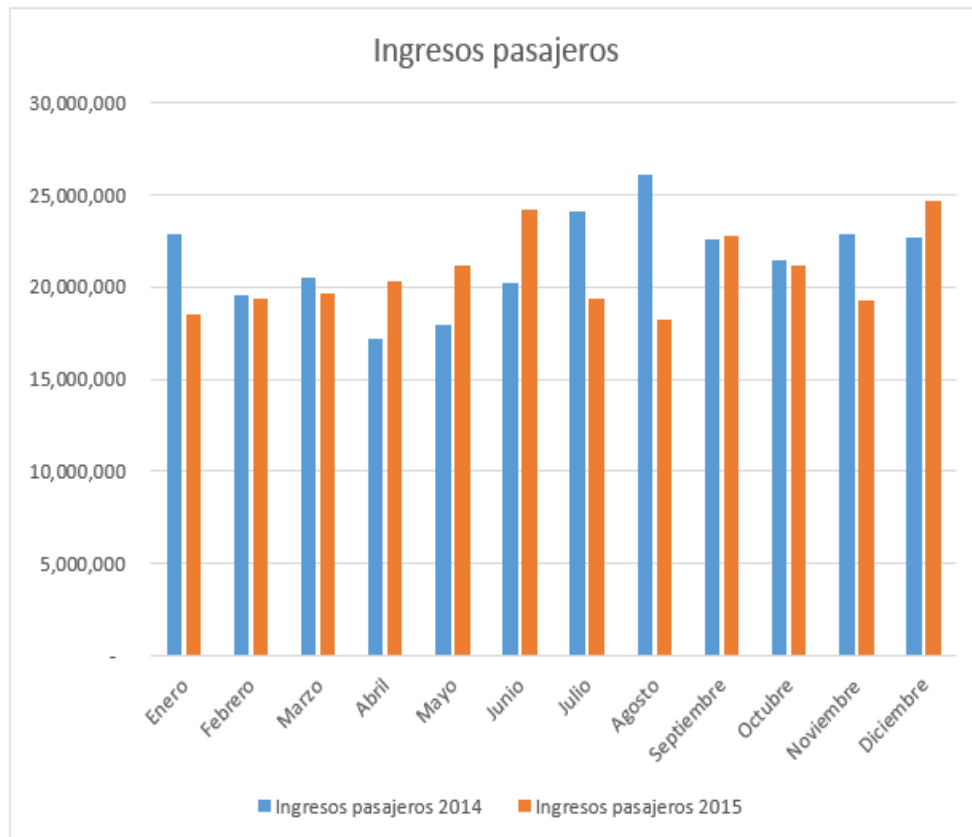


Figura 24. Ventas mensuales en US dólares

Se observa que existe un incremento de las ventas en el cuarto trimestre del 2015.

2.4.3.Competencia

El turismo es una de las más grandes y de mayor crecimiento mundial en industrias de servicios. De acuerdo con el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (o WTTC), la contribución total de la industria de viajes y turismo para la economía mundial se elevó a \$ 6.990 millones, o el 9,5% del PIB (producto interno bruto), y se espera que crezca un 4,3% a \$ 7.289 millones, o el 9,6% del PIB, en 2016. El crecimiento de los gastos de viaje se vio impulsado por el cambio de estilos de vida y los ingresos disponibles más altos.

Durante el último cuarto de siglo, las aerolíneas han realizado grandes avances en una serie de mercados de corta distancia, mientras que renunciando en gran medida lejos de las rutas de larga distancia que generan más del 90% de los beneficios de explotación de los transportistas de la red de largo recorrido. Una comparación de las estructuras de costos para rutas de corto y largo recorrido sugiere una explicación; costos de los insumos, como las tasas de mano de obra y gastos administrativos son una parte considerable de la ventaja de costos en rutas de corto recorrido, son una parte mucho más pequeña de los costos medio por kilómetro disponible en los asientos de larga distancia. Al mismo tiempo, los impuestos del gobierno, cargos y recargos representan alrededor del 80% del precio del ticket aéreo en ciertos mercados de larga distancia, sobre todo en categorías económicos dejando también las aerolíneas de bajo costo con menos margen de maniobra para estimular la demanda.

La competencia se incrementa cuando las nuevas líneas aéreas entran en el mercado o cuando las líneas aéreas existentes se expanden en servicios para nuevos mercados. El beneficio de las aerolíneas existentes dependen de la economía de escala y los derechos de las franjas horarias, por lo tanto, la expansión hacia nuevos mercados tiene menos barreras de entrada en comparación con nuevas líneas aéreas.

La industria aérea es altamente competitiva y de capital intensivo. Debido a su naturaleza intensiva en capital, costes fijos y barreras de salida son altas. La competencia en la industria de las aerolíneas es intensa como las barreras de entrada son bajas debido a la liberalización del acceso al mercado, a consecuencia de la globalización. Según la IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo), cerca de 1.300 nuevas compañías aéreas se establecieron en los últimos 40 años. Los requisitos de capital para la adquisición de aviones son altos y puede disuadir a nuevas líneas aéreas de entrar. Sin embargo, el impacto de esta se reduce debido a la disponibilidad de opciones de arrendamiento y financiación externa de los bancos, inversores y fabricantes de aeronaves. El coste de transferencia es baja para los clientes, aunque los programas de fidelidad son útiles para retener a los clientes a través de alianzas. Se detalla a continuación la alianza global de aerolíneas:



Figura 25. Alianza Global.

Tomado de Página oficial de LATAM (LATAM Ecuador, 2016). Recuperado de https://www.latam.com/es_ec/conocenos/oneworld/aerolineas-asociadas/

La alianza global consiste en poner a disposición a los usuarios tener conexiones entre vuelos extensos por líneas asociadas dentro de la red anteriormente expuesta. Las compañías de esta industria indican que el beneficio de la compañía se encuentra en la concentración de las rutas, es decir llenar la totalidad de los asientos e incrementar la cantidad de destinos. Esto ocurre ya que las aerolíneas trabajan con utilidades crecientes a escala y costos decrecientes. Por estas razones las grandes aerolíneas se asocian para lograr la concentración de rutas por cada aerolínea de manera que pueden incrementar sus beneficios.

Se detallan a continuación la participación en el mercado nacional de las aerolíneas principales con respecto al tráfico de pasajeros:



Figura 26. Principales aerolíneas en el tráfico de pasajeros.

Tomado de Página oficial de la Dirección General de Aviación Civil (Dirección General de Aviación Civil, 2016). Recuperado de <http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Puntualidad-julio-2015.swf>

2.4.4.Tráfico Aéreo

En la actualidad Ecuador tiene al menos 3 compañías principales, las cuales se detallan a continuación cubren 32 rutas a nivel nacional:

- Aerogal
- Aerolane (LATAM)
- Tame

Mientras que a nivel internacional las aerolíneas que permiten llegar a destinos más extensos como: Atlanta, Santiago, Barcelona, Ezeiza, Aruba, Houston, New York, La Habana, Madrid, México, entre otras, son las siguientes:

- American Airlines
- Aeroméxico
- Avianca
- Copa Airlines
- Delta Airlines
- Aerogal
- Iberia

- Jet Blue
- KLM
- Aerolane
- LNE
- ROI
- RPB
- Insel Air
- Aerorepública
- Tame
- Taca Internacional
- United Airlines
- Fast Colombia
- TAI
- Lan

Se detalla a continuación las rutas de las compañías que operan dentro del Ecuador:

AEROLÍNEAS, RUTAS Y FRECUENCIAS NACIONALES

AEROPUERTO QUITO DOMÉSTICO .-. RUTAS FRECUENCIAS 2016			AEROPUERTO GUAYAQUIL DOMÉSTICO .-. RUTAS FRECUENCIAS 2016		
AEROLÍNEA	RUTA	FREC SEMANA AUTORIZADA	AEROLÍNEA	RUTA	FREC SEMANA AUTORIZADA
AEROGAL	UIO-GYE-UIO	5	AEROGAL	GYE-UIO-GYE	5
	UIO-GYE-UIO	3		GYE-UIO-GYE	3
	UIO-GYE-UIO	3		GYE-UIO-GYE	5
	UIO-GYE-UIO	4		GYE-UIO-GYE	6
	UIO-GYE-UIO	1		GYE-UIO-GYE	1
	UIO-GYE-SCY-GYE-UIO	5		GYE-UIO-GYE	2
	UIO-GYE-SCY-GYE-UIO	2		GYE-UIO-GYE	2
	UIO-GYE-SCY-GYE-UIO	2		GYE-UIO-GYE	1
	UIO-GYE-GPS-GYE-UIO	6		GYE-UIO-GYE	4
	UIO-GYE-GPS-GYE-UIO	1		GYE-UIO-GYE	1
	UIO-GYE-GPS-GYE-UIO	2		GYE-UIO-GYE	1
	UIO-GYE-GPS-GYE-UIO	1		GYE-GPS-GYE	1
	UIO-GPS-UIO	1		GYE-GPS-GYE	6
	UIO-GPS-UIO	3		GYE-GPS-GYE	1
	UIO-OCC-UIO	5		GYE-GPS-GYE	2
UIO-MEC-UIO	5	GYE-GPS-GYE	1		
UIO-MEC-UIO	1	GYE-GPS-GYE	1		
UIO-MEC-UIO	5	GYE-SCY-GYE	1		
UIO-MEC-UIO	1	GYE-SCY-GYE	5		
AEROLANE	UIO-GYE-UIO	4	AEROLANE	GYE-SCY-GYE	2
	UIO-GYE-UIO	6		GYE-UIO-GYE	4
	UIO-GYE-UIO	2		GYE-UIO-GYE	1
	UIO-GYE-UIO	3		GYE-UIO-GYE	3
	UIO-GYE-UIO	1		GYE-UIO-GYE	6
	UIO-GYE-UIO	5		GYE-UIO-GYE	5
	UIO-GYE-UIO	3		GYE-UIO-GYE	1
	UIO-GYE-UIO	5		GYE-UIO-GYE	2
	UIO-GYE-UIO	7		GYE-UIO-GYE	5
	UIO-GYE-UIO	7		GYE-UIO-GYE	6
	UIO-GYE-UIO	1		GYE-UIO-GYE	6
	UIO-GYE-UIO	5		GYE-UIO-GYE	5
	UIO-GYE-UIO	1		GYE-UIO-GYE	3
	UIO-CUE-UIO	7		GYE-UIO-GYE	2
	UIO-CUE-UIO	2		GYE-UIO-GYE	3
UIO-CUE-UIO	7	GYE-UIO-GYE	5		
UIO-GYE-GPS-GYE-UIO	3	GYE-UIO-GYE	5		
UIO-GYE-GPS-GYE-UIO	6	GYE-UIO-GYE	3		
UIO-GPS-UIO	5	GYE-UIO-GYE	3		
UIO-GYE-SCY-GYE-UIO	4	GYE-LTX-GYE	5		
UIO/SNC-UIO	2	GYE-LOH-GYE	5		
UIO-MEC-UIO	5	GYE-LOH-GYE	5		
UIO-MEC-UIO	6	GYE-CUE-GYE	4		
UIO-MEC-UIO	1	GYE-CUE-GYE	6		
UIO-LOH-UIO	7	GYE-CUE-GYE	7		
UIO-LOH-UIO	6	GYE-ESM-GYE	7		
UIO-CUE-UIO	3	GYE-UIO-GYE	5		
UIO-CUE-UIO	6	GYE-UIO-GYE	7		
UIO-CUE-UIO	8	GYE-UIO-GYE	6		
UIO-CUE-UIO	1	GYE-UIO-GYE	7		
UIO-ETR-UIO	6	GYE-UIO-GYE	3		
UIO-ETR-UIO	6	GYE-UIO-GYE	5		
UIO-ESM-UIO	7	GYE-UIO-GYE	3		
UIO-ESM-UIO	3	GYE-UIO-GYE	4		
UIO-GYE-GPS-GYE-UIO	4	GYE-UIO-GYE	7		
UIO-GYE-GPS-GYE-UIO	7	GYE-UIO-GYE	4		
UIO-GYE-SCY-GYE-UIO	3	GYE-UIO-GYE	6		
UIO-LGQ-UIO	5	GYE-UIO-GYE	3		
UIO-LGQ-UIO	6	GYE-GPS-GYE	7		
UIO-OCC-UIO	6	GYE-GPS-GYE	4		
UIO-OCC-UIO	4	GYE-SCY-GYE	3		
UIO-OCC-UIO	4				
UIO-GYE-UIO	3				
UIO-GYE-UIO	5				
UIO-GYE-UIO	1				
UIO-GYE-UIO	6				
UIO-GYE-UIO	7				
UIO-GYE-UIO	4				
UIO-GYE-UIO	7				
UIO-GYE-UIO	6				
UIO-GYE-UIO	3				
UIO-GYE-UIO	4				
TAME	UIO-GYE-UIO	4	TAME	UIO-GYE-UIO	4

Figura 27. Principales aerolíneas en el tráfico de pasajeros.

Adaptado de Página oficial de la Dirección General de Aviación Civil (Dirección General de Aviación Civil, 2016). Recuperado de <http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/06/Rutas-y-frecuencias.pdf>

AEROLÍNEAS, RUTAS Y FRECUENCIAS INTERNACIONALES

AEROPUERTO QUITO - RUTAS Y FRECUENCIAS - 2016			AEROPUERTO GUAYAQUIL - RUTAS Y FRECUENCIAS - 2016		
AEROLÍNEA	RUTA	FREC SEMANA AUTORIZADA	AEROLÍNEA	RUTA	FREC SEMANA AUTORIZADA
AMERICAN AIRLINES	DALLAS FORT WORTH-QUITO-DALLAS FORT WORTH	4	AMERICAN AIRLINES	MIAMI-GUAYAQUIL-MIAMI	7
AMERICAN AIRLINES	MIAMI-QUITO-MIAMI	7	AMERICAN AIRLINES	MIAMI-GUAYAQUIL-MIAMI	7
AMERICAN AIRLINES	MIAMI-QUITO-MIAMI	7	AMERICAN AIRLINES	BOGOTÁ-GUAYAQUIL-BOGOTÁ	1
AEROMÉXICO	MÉXICO-QUITO-MÉXICO	7	COPA AIRLINES	PANAMÁ-GUAYAQUIL-PANAMÁ	6
AVIANCA	QUITO-BOGOTÁ-QUITO	1	COPA AIRLINES	PANAMÁ-GUAYAQUIL-PANAMÁ	6
AVIANCA	QUITO-BOGOTÁ-QUITO	1	COPA AIRLINES	PANAMÁ-GUAYAQUIL-PANAMÁ	7
COPA AIRLINES	PANAMÁ-QUITO-PANAMÁ	7	COPA AIRLINES	PANAMÁ-GUAYAQUIL-PANAMÁ	7
COPA AIRLINES	PANAMÁ-QUITO-PANAMÁ	7	AEROGAL	LA PAZ-LIMA-GUAYAQUIL-LIMA-LA PAZ	7
COPA AIRLINES	PANAMÁ-QUITO-PANAMÁ	7	AEROGAL	PANAMÁ-BOGOTÁ-GUAYAQUIL-BOGOTÁ-PANAMÁ	7
DELTA AIRLINES	ATLANTA-QUITO-ATLANTA	7	AEROGAL	BOGOTÁ-GUAYAQUIL-BOGOTÁ	7
AEROGAL	SANTA CRUZ-LIMA-QUITO-LIMA-SANTA CRUZ	7	AEROGAL	ARUBA-BOGOTÁ-GUAYAQUIL-BOGOTÁ-ARUBA	7
AEROGAL	PANAMA-BOGOTÁ-QUITO-PANAMÁ-BOGOTÁ	7	AEROGAL	CALI-GUAYAQUIL-CALI	5
AEROGAL	QUITO-BOGOTÁ-QUITO	7	IBERIA	MADRID-QUITO-GUAYAQUIL-MADRID	4
AEROGAL	PANAMÁ-BOGOTÁ-QUITO-PANAMÁ-BOGOTÁ	6	KLM	ÁMSTERDAM	3
AEROGAL	QUITO-BOGOTÁ-QUITO	7	KLM	ÁMSTERDAM-QUITO-GUAYAQUIL-ÁMSTERDAM	1
AEROGAL	QUITO-BOGOTÁ-QUITO	1	KLM	ÁMSTERDAM-QUITO-GUAYAQUIL-ÁMSTERDAM	3
IBERIA	MADRID-QUITO-MADRID	3	LNE	SANTIAGO-GUAYAQUIL-SANTIAGO	7
IBERIA	MADRID-QUITO-GUAYAQUIL-MADRID	4	LNE	SANTIAGO-GUAYAQUIL-SANTIAGO	1
JET BLUE	FORT LAUDERDALE-QUITO-FORT LAUDERDALE	7	LNE	LIMA-GUAYAQUIL-LIMA	4
KLM	ÁMSTERDAM-QUITO-GUAYAQUIL-ÁMSTERDAM	3	LNE	LIMA-GUAYAQUIL-LIMA	2
KLM	ÁMSTERDAM-QUITO-GUAYAQUIL-ÁMSTERDAM	1	LNE	MADRID-GUAYAQUIL-MADRID	3
KLM	ÁMSTERDAM-QUITO-GUAYAQUIL-ÁMSTERDAM	3	LNE	GUAYAQUIL-QUITO-MIAMI	3
AEROLANE	LIMA-QUITO-LIMA	7	LNE	GUAYAQUIL-NEW YORK-GUAYAQUIL	7
AEROLANE	LIMA-QUITO-LIMA	7	ROI	GUAYAQUIL-BARCELONA-GUAYAQUIL	4
AEROLANE	MIAMI-QUITO-MIAMI	7	RPB	PANAMÁ-GUAYAQUIL-PANAMÁ	5
INSEL AIR	QUITO-ARUBA-QUITO	2	TAE	LIMA-GUAYAQUIL-LIMA	7
AEROREPÚBLICA	QUITO-BOGOTÁ-QUITO	7	TAE	QUITO-NEW YORK-QUITO	7
AEROREPÚBLICA	PANAMÁ-QUITO-PANAMÁ	7	TAE	FORT LAUDERDALE-GUAYAQUIL-FORT LAUDERDALE	4
TAME	QUITO-LA HABANA-QUITO	3	TAI	SALVADOR-GUAYAQUIL-SALVADOR	7
TAME	QUITO-BOGOTÁ-CARACAS-BOGOTÁ-QUITO	5	LAN	SANTIAGO-GUAYAQUIL-SANTIAGO	1
TAME	QUITO-EZEIZA-QUITO	5	LAN	SANTIAGO-GUAYAQUIL-SANTIAGO	1
TACA					
INTERNACIONAL	SALVADOR-QUITO-SALVADOR	7			
UNITED AIRLINES	HOUSTON-QUITO-HOUSTON	7			
FAST COLOMBIA	BOGOTÁ-QUITO-BOGOTÁ	4			

Figura 28. Principales aerolíneas en el tráfico de pasajeros.

Adaptado de Página oficial de la Dirección General de Aviación Civil (Dirección General de Aviación Civil, 2016). Recuperado de <http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/06/Rutas-y-frecuencias.pdf>

La Compañía tiene como principales destinos nacionales e internacionales, los siguientes:

- **Nacionales:**

Galápagos

Guayaquil

Quito

Cuenca

- **Internacionales:**

Madrid

Miami

Nueva York

Buenas Aires

Perú

Santiago de Chile

3.1.1 Economía

El desarrollo económico está recibiendo un impulso significativo al transporte aéreo, ya que se desarrolla un beneficio económico más amplio generado por el aumento de las conexiones entre ciudades permitiendo el flujo de mercancías, personas, capitales, tecnología e ideas y caída de los costos de transporte aéreo. El precio del transporte aéreo para los usuarios sigue

cayendo, después de ajustes por la inflación en comparación hace veinte años los costes reales de transporte tenían más de la mitad. Los riesgos de fluctuación de los costos de insumos y una alta dependencia de las condiciones económicas inciertas desafían constantemente empresas de la industria. El comercio mundial y la producción industrial continúan expandiéndose, pero han disminuido en los últimos meses.

La industria aérea ofrece principalmente servicios de transporte de pasajeros y de carga, así como otros servicios auxiliares para mejorar la experiencia de viaje de los pasajeros. Los ingresos más representativos en una aerolínea son por transportes de pasajeros, representan aproximadamente un 75% a 80% de los ingresos totales y los ingresos por servicios de carga oscilan entre el 8% y el 12%. La demanda de la industria está directamente correlacionada con las tendencias macroeconómicas como el crecimiento del PIB (producto interno bruto), los números de productividad industrial, el ingreso disponible, y la confianza del consumidor. Por lo tanto, la industria aérea se ve afectada en gran medida por los ciclos económicos, es decir que es una industria altamente competitiva, y las compañías aéreas están luchando constantemente para mejorar la eficiencia operativa y de servicio al cliente para mantener la rentabilidad ya que la rentabilidad está bajo presión por los costos de los combustibles volátiles, que representan el 30% del costo total y son impulsados por la fluctuación de los precios del crudo.

En 2015, La Compañía seleccionada progresó a nivel mundial la alineación de los parámetros para los bienes y la adquisición de los servicios y la gestión de proveedores, la consolidación de su adquisición y el suministro que tiene el grupo dentro de su código de ética y sus políticas contra la corrupción en sus cuentas, además de los requisitos regulatorios específicos que cumplen para los distintos países en los que la compañía opera.

3.1.2 Combustible

En los últimos años, la demanda del crudo en todo el mundo ha aumentado en respuesta al crecimiento económico mundial, aunque la oferta no ha seguido el ritmo totalmente debido a la falta de inversión. No obstante el creciente coste marginal de la producción de petróleo también ha jugado un decisivo papel, como consecuencia los precios del crudo de petróleo que cayó sustancialmente durante el año 2014 de \$130 por barril y terminando en \$46,93. Lo que resulta los costos de combustible convertirse en el costo operativo principal de la aerolínea. Del mismo modo, los precios del combustible para los usuarios de la aviación general constituyen entre el 25-45% del coste del ciclo de vida de poseer y operar un avión, sin embargo, el beneficio de la caída de los precios del combustible fue parcialmente compensado por cobertura prácticas y la apreciación del dólar de EE.UU.

A partir del 2014 la disminución sustancial en el precio del petróleo ha afectado la economía del país, cuyos impactos, han sido los siguientes:

- Disminución de depósitos en el sector financiero,
- Incremento en los índices de desempleo,
- Incremento en los índices de morosidad en la cartera de crédito de las entidades financieras,
- Restricción en el acceso a líneas de crédito en los bancos a nivel nacional.

El petróleo constituye la principal fuente de ingresos del Presupuesto General del Estado lo que ha generado importantes reajustes a dicho presupuesto en el año 2015, y a una disminución del mismo para el año 2016. Adicionalmente, la devaluación de otras monedas con respecto al dólar de los Estados Unidos de América, moneda de uso legal en el Ecuador, ha tenido un impacto negativo en las exportaciones no petroleras del país.

En la actualidad las autoridades económicas están diseñando diferentes alternativas para hacer frente a estas situaciones, tales como:

- Priorización de las inversiones,
- Incrementar la inversión extranjera a través de alianzas Público – privadas con beneficios tributarios,
- Disminución del gasto corriente,
- Financiamiento del déficit fiscal mediante la emisión de bonos del Estado,
- Obtención de financiamiento a través de organismos internacionales y gobiernos extranjeros (China),

Así también, ha mantenido el esquema de restricción de importaciones a través de salvaguardas y derechos arancelarios con el fin de mejorar la balanza comercial, aspecto que debe ir desmontando en el 2016. No se cuenta aún con todos los elementos que permita prever razonablemente la evolución futura de la situación antes comentada.

2015			2014		
Meses	Cantidad en Galones	Costo Unitario Mensual (US\$)	Meses	Cantidad en Galones	Costo Unitario Mensual (US\$)
Enero	4,646,667.36	0.87	Enero	2,596,577	3.09
Febrero	3,837,976.28	0.89	Febrero	2,295,071	3.11
Marzo	4,427,855.39	0.95	Marzo	2,565,360	3.13
Abril	3,861,889.98	1.04	Abril	2,504,578	3.06
Mayo	4,363,095.82	1.02	Mayo	2,526,611	3.07
Junio	3,963,913.71	1.02	Junio	2,437,272	3.05
Julio	6,689,619.60	1.58	Julio	2,561,209	3.04
Agosto	4,823,707.74	0.97	Agosto	2,519,183	3.03
Septiembre	4,506,959.05	0.88	Septiembre	2,472,530	2.99
Octubre	3,918,473.31	0.84	Octubre	2,587,367	2.75
Noviembre	4,257,672.01	1.36	Noviembre	6,129,554	1.38
Diciembre	3,726,472.15	1.09	Diciembre	5,280,840	1.24

Figura 29. Costos por galón de combustible

3.1.3 Mantenimiento

Hoy en día las funciones de mantenimiento e ingeniería se enfrentan a desafíos en varios aspectos, que pueden tener un profundo impacto en la organización. El envejecimiento de las flotas de aviones, el crecimiento global de la flota y la externalización de gran parte de las actividades de mantenimiento, reparación y reacondicionamiento por líneas aéreas comerciales han aumentado la demanda de servicios. Como resultado, muchas líneas aéreas y fabricantes de equipos originales se han centrado en el mercado de mantenimiento como un área para ayudar a impulsar el crecimiento de sus negocios.

La Compañía mantiene contratos de arrendamiento por los aviones con sus compañías relacionadas del exterior, la cual se encarga del servicio de

mantenimiento pesado de todo el grupo; solo en caso que las reparaciones de los equipos sean menores, estos serán reparados dentro de las instalaciones del aeropuerto mismo, ya que La Compañía mantiene contratos de concesión por tener sus talleres dentro del aeropuerto.



Figura 30. Mantenimiento de aeronave

Tomado de la página Aeronoticias (Aeronoticias, 2013). Recuperado de http://aeronoticias.com.pe/~aero2008/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=38451:como-es-el-mantenimiento-de-un-avion-comercial-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-video&catid=66:transporte-aereo-nacional&Itemid=574

3.1.4 Aeropuertos Nacionales

Dentro del territorio ecuatoriano operan 32 aeropuertos y cuentan con 249 pistas, a continuación se detalla los aeropuertos que se encuentran en funcionamiento:

NOMBRE	CÓDIGO IATA	CÓDIGO ICAO	CIUDAD
Aeropuerto Atahualpa	IBR	SEIB	Ibarra, provincia de Imbabura
Aeropuerto Camilo Ponce Enríquez	LOH	SETM	Catamayo, provincia de Loja
Aeropuerto Chachoan	ATF	SEAM	Ambato, provincia de Tungurahua
Aeropuerto Chimborazo		SERB	Riobamba, provincia de Chimborazo
Aeropuerto Cosme Renella	SNC	SESA	Salinas, Provincia de Santa Elena
Aeropuerto de Gualaquiza	GLZ	SEGZ	Gualaquiza, provincia de Morona Santiago
Aeropuerto de Jipijapa	JIP	SEJI	Jipijapa, provincia de Manabí
Aeropuerto de Macas	XMS	SEMC	Macas, Provincia de Morona Santiago
Aeropuerto de Nueva Loja	LGQ	SENL	Nueva Loja, provincia de Sucumbíos
Aeropuerto de Pedernales		SEPD	Pedernales, provincia de Manabí
Aeropuerto de Putumayo	PYO	SEPT	Puerto El Carmen, provincia de Sucumbíos
Aeropuerto de San Cristóbal	SCY	SEST	Puerto Baquerizo Moreno, Isla San Cristóbal, provincia de Galápagos
Aeropuerto de Santa Cecilia	WSE	SECE	Nueva Loja, provincia de Sucumbíos
Aeropuerto de Sucúa	SUQ	SESC	Sucúa, provincia de Morona Santiago
Aeropuerto El Carmen		SEMO	Montalvo, provincia de Los Ríos
Aeropuerto Francisco de Orellana	OCC	SECO	Francisco de Orellana, provincia de Orellana
Aeropuerto General Manuel Serrano	MCH	SEMH	Machala, provincia de El Oro
Aeropuerto General Rivadeneira	ESM	SETN	Esmeraldas, provincia de Esmeraldas
Aeropuerto General Ulpiano Páez			Salinas, Provincia de Santa Elena
Aeropuerto Internacional Cotopaxi	LTX	SELT	Latacunga, provincia de Cotopaxi
Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro	MEC	SEMT	Manta, provincia de Manabí

Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo	GYE	SEGU	Guayaquil, provincia del Guayas
Aeropuerto Internacional Jumandy		SETE	Tena, provincia del Napo
Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre	UIO	SEQU	Quito, Provincia de Pichincha
Aeropuerto José María Velasco Ibarra	MRR	SEMA	Macará, provincia de Loja
Aeropuerto Los Perales	BHA	SESV	Bahía de Caráquez, provincia de Manabí
Aeropuerto Mariscal Lamar	CUE	SECU	Cuenca, provincia del Azuay
Aeropuerto Regional de Santa Rosa	ETR	SERO	Santa Rosa, provincia de El Oro
Aeropuerto Río Amazonas	PTZ	SESM	Mera, provincia de Pastaza
Aeropuerto Seymour	GPS	SEGS	Puerto Ayora, Isla Baltra, provincia de Galápagos
Aeropuerto Taisha	TSC	SETH	Taisha, provincia de Morona Santiago
Aeropuerto Tarapoa	TPC	SETR	Tarapoa, provincia de Sucumbios
Aeropuerto Teniente Coronel Luis A. Mantilla	TUA	SETU	Tulcán, provincia del Carchi
Aeropuerto Tiputini	TPN	SETI	Nuevo Rocafuerte, provincia de Orellana

Figura 31. Aeropuertos del Ecuador

Tomado de Página oficial de la Dirección General de Aviación Civil (Dirección General de Aviación Civil, 2016). Recuperado de <http://www.forosecuador.ec/forum/ecuador/directorio/172-listado-de-aeropuertos-de-ecuador>

3.1.5 Aerolíneas Según La Red

La red de aviación es constante en evolución en su tamaño y su desarrollo es impulsado por factores tales como la legislación, liberalización, la competencia, la demografía, la capacidad de la aeronave (tamaño, alcance, velocidad), las tendencias del turismo y la política gubernamental. La red es un factor estratégico clave de las compañías aéreas, ya que es el principal motor para la generación de ingresos y costos, así como una fuente de fortaleza o debilidad competitiva. La red de aerolíneas han evolucionado con el tiempo y a su vez las compañías de transporte aéreo continúan desarrollándose y modificando rutas en su red para el abastecimiento de viajes para los pasajeros.

A través de que surja este tipo de elemento La Compañía ha desarrollado herramientas para proveer mejor conectividad con los usuarios y así fortalecer su posicionamiento dentro del mercado y así permitir sumar múltiples acuerdos comerciales para poder brindar más destinos, disponibilidad de horarios, precios de ventas y conexiones a nivel mundial.



Figura 32. Conexiones aéreas

3.1.6 Tecnología y Canales de distribución

Durante los últimos años, el desarrollo de los sistemas informáticos y el crecimiento del uso de Internet han llevado numerosos cambios en las estrategias de distribución de boletos de avión. Por ejemplo, el uso de sitios web para la reserva y emisión de boletos de transporte aéreo sigue aumentando, y el Internet es a menudo citado como el modelo preferido para un canal de distribución de bajo costo. Al mismo tiempo, los métodos de red de gestión de ingresos son ahora vistos como una herramienta clave para las aerolíneas maximizar los ingresos en un mercado cada vez más competitivo. Estos nuevos sistemas y herramientas han ayudado a las aerolíneas a lograr beneficios récord en la fortaleza de la economía de la década de 1990.

Es por eso que a través del desarrollo de herramientas para facilitar de manera más óptima al usuario la compra de boletos, La Compañía mantiene puntos de venta que permite el acceso a la información sobre los destinos nacionales e internacionales más importantes con origen en el territorio nacional. A la fecha, la aerolínea posee 3 puntos de ventas que se detallan a continuación:

- Agencias de viajes
- Reservas en línea
- Aeropuertos



Figura 33. Canales de distribución de tickets aéreos

2.5. Conocimiento General de la Compañía

Durante la investigación se procedió a realizar una reunión con el personal clave de la compañía que interviene con el proceso contable de los ingresos con el objetivo de obtener un entendimiento del proceso; la reunión se llevó a cabo con el gerente de planificación comercial y control de gestión de la compañía, al cual se le realizaron preguntas acerca de:

- **Aspectos Área.**
 - ¿Cuáles son sus principales funciones y responsabilidades?
 - Objetivos del área para el año 2015
 - Estrategia planificada para alcanzar los objetivos del área.
 - Actualización de manuales de funciones y procedimientos.

- ¿Existe actualmente algún (nos) proyecto(s) importante(s) que se estén desarrollando?
 - ¿Qué áreas específicas de la compañía son monitoreadas, mediante los procedimientos de Finanzas?
 - Métodos de comunicación a la gerencia
 - Riesgos identificados en el área, los cuales influyan en el alcance de los objetivos.
 - Medidas tomadas que mitigan los riesgos identificados.
 - ¿Considera usted si su área es susceptible a fraudes, de ser así que controles se han implementado para mitigar la ocurrencia de este?
- **Controles y reportes administrativos.-**
 - Reportes utilizados para efectuar monitoreo de las actividades operacionales del área.
 - ¿Cómo se comunica a los niveles superiores logros o problemas identificados?
 - Reportes que emita directamente a la gerencia para la toma de decisiones.
 - ¿Qué asuntos claves reporta en sus informes?
 - ¿Cuál es el origen o fuente de información contenida en los reportes?
 - Frecuencia en la emisión de estos reportes.
 - Reuniones sobre temas de evaluación de resultados de las operaciones en las cuales participe.
 - Frecuencia de estas reuniones
 - Evidencias de estas reuniones.
- **Temas específicos.-**
 - ¿Han existido algún evento inusual y desfavorable para el área?

- ¿Puede considerar cualquier otro asunto que se debe tener en cuenta para la auditoría?
- ¿Tiene indicadores de desempeño en el área financiera?

Las respuestas por parte del entrevistado fueron las siguientes:

- **Objetivos del área para el año 2015**

Cumplimiento de desafíos de los “Cinco Pilares”:

- Pilar de Net Word (Tener una mayor conectividad, liderar en marca).
- Pilar de riesgo (Identificación de los riesgos que afectan al área).
- Pilar de clientes (Llegar a nuevos clientes).
- Pilar de Costos (Margen, ingresos y costos) cumplir con las políticas de costos y con el presupuesto.
- Pilar de Organización Sana (Velar el buen ambiente de trabajo del área).

- **Estrategia planificada para alcanzar los objetivos del área**

El cumplimiento del área para lograr los objetivos lo realiza mediante el “proceso sinfónico” en el cual se evalúan el cambio en las rutas.

Entre sus principales temas de este proceso es el crecimiento en el sector regional a partir del mes de Octubre 2016 incrementando una frecuencia más a Santiago de Chile (en total 8 frecuencias).

Otro tema a mencionar es que las frecuencias locales se encuentran de forma óptima acorde a lo presupuestado. Se espera aumentar frecuencia en vuelos a Galápagos.

- **¿Existen cambios en tarifa?**

En el mercado doméstico la tarifa media con relación al año pasado ha incrementado. El 80% del incremento corresponde

a vuelos Quito – Cuenca. Con relación al pilar de costos existe una implementación de proceso de nombre “simplicity” el cual consiste en capacitar al personal para disminuir el retrabajo y optimizar tiempos y recursos.

- **¿Cuál ha sido el Comportamiento actual de la Compañía en el mercado en relación a la Competencia?**

El comportamiento con relación a la competencia ha sido óptimo. Debido a que sus tarifas, precios, ofertas, etc. han sido bastantes regulares y manejados de forma aproximadamente equitativas. En este período 2015 existe un mercado sano.

- **¿Qué tipos de procedimiento, se utilizan para evaluar la eficiencia del control interno?**

Los procedimientos utilizados se encuentran detallados en el manual de procedimientos de control interno, sin embargo es necesario enfocarnos a la evaluación y gestión de riesgos que es algo nuevo para la organización y no se cuenta con una persona con experiencia para manejo de gestión de riesgo para cada una de las áreas.

- **Riesgos y medidas para mitigar los mismos.**

El mayor riesgo es la caída del precio del petróleo, ya que esto afectaría a la economía del País, se perderían pasajeros. Y por ende repercutiría en los ingresos de la Compañía. Junto con la caída de las tarifas y precios de los pasajes. La Compañía para disminuir el impacto de este supuesto riesgo pondría en marcha planes de contingencias como por ejemplo planes promocionales. De tal manera que el impacto no afecte significativamente a los EF's.

- **¿Cómo están cerrando el período con relación al rubro ingresos?**

Hasta la fecha se está cerrando por encima de lo presupuestado en este período y también por encima del comparativo de ingresos con relación al período pasado 2015.

- **¿Qué tipos de reportes se emiten en esta área?**

Los principales reportes emitidos por esta área son:

Reporte del Comité ejecutivo: En este reporte se detalla los resultados del negocio, los indicadores de cada uno de los pilares y ver el resultado general de la Compañía (Ingresos, costos, clientes, proveedores) dicho reporte es presentado al Presidente Ejecutivo.

Otro reporte principal es el de comité de operaciones y mantenimientos.

Reporte de cierre del mes.

- **¿Algún otro proyecto que se esté llevando a cabo?**

En este período se contrató a una consultora (Firefor). Son encargados de realizar estudios para la disminución de costos. Encontrar eficiencia para lograr este ahorro en costos.

- **Eventos inusuales o desfavorables para el área**

No sean presentados eventos inusuales desfavorables para el área a Junio del 2016.

Se ha obtenido comprensión de las políticas y procedimientos que son relevantes para la auditoría, y que esas políticas y procedimientos han sido evaluados. Basándose en la información recolectada durante reuniones de tipo "demostrativo" con el cliente y otras fuentes de información pertinentes (por ejemplo, manuales de procedimientos del cliente), comprender y documentar lo siguiente:

- Proceso del negocio y subprocesos/flujo de transacciones, incluyendo la manera en que las transacciones son iniciadas, registradas, procesadas e informadas y los registros contables respectivos (tanto electrónicos como manuales), información de respaldo y cuentas específicas en los estados financieros
- Actividades de control relevantes para la auditoría que la gerencia utiliza para obtener satisfacción.

En base a la reunión que se mantuvo, se pudo obtener un entendimiento de las actividades operativas que realiza La Compañía dentro del departamento comercial y así se pudo proceder al desarrollo de la guía, la cual se encuentra realizada en el capítulo siguiente.

3. Capítulo IV: Guía para el reconocimiento de los costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo

3.2. Objetivo de la guía

3.2.1. Objetivo general

Brindar a los interesados de la materia una herramienta que permita desarrollar su trabajo de manera correcta y de fácil entendimiento en base a la Normas Internacionales de Información Financiera.

3.2.2. Objetivos Específicos

- Proporcionar todo tipo de información para el manejo de aplicación de registros contables.
- Realizar procedimientos claves y necesarios para realizar un trabajo eficaz.
- Establecer diferencias de conceptos para el entendimiento del interesado del tema y así poder identificar y establecer la correcta ejecución.

3.3. Alcance

Esta guía práctica busca desarrollar técnicas de fácil entendimiento para el desarrollo del reconocimiento de los costos e ingresos en una

compañía de transporte aéreo como lo establecen las Normas Internacionales de Información Financiera NIIF 18 Ingresos por Actividades Ordinarias y las normas IATA de la industria de aviación.

La investigación tiene relación con los ingresos que perciben las entidades por la venta o servicios que brinda:

- a) Transporte de pasajero
- b) Transporte de carga

De esta manera se correlacionan los costos y los ingresos a fin de conocer detalladamente los distintos tipos y niveles de márgenes. Los costos se reconocen cuando existe un ingreso y es a partir de este punto que se aplica el principio contable del devengado.

3.3.1. Principios de contabilidad generalmente aceptados

Los PCGA (Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados) son constituidos por reglas adoptadas como guías para la aplicación contable con el fin que los estados financieros sean presentados razonablemente. Unos de los principios de contabilidad que permiten la definición para la base de cuantificación en la operación del ente económico y su correcta presentación es el principio del devengado.

Existe una relación importante, ya que este criterio establece reconocer las operaciones en el momento que ocurre el hecho económico por el cual la genera, independientemente de cuando se produce la corriente monetaria.

El ingreso devengado, se da en el momento que exista jurídicamente un derecho de cobro de impuestos, derechos, productos, aprovechamientos y

otros ingresos por parte de las entidades públicas. El gasto devengado, ocurre cuando se reconoce una obligación de pago a favor de terceros por la recepción de bienes, servicios o contratación.

Los efectos que se derivan de transacciones internas que se llevan a cabo en una compañía, así como otros eventos, que económicamente le afectan, deben de identificarse con un periodo convencionalmente determinado (periodo contable), con el fin de llegar a conocer de una forma periódica la situación financiera y el resultado de las operaciones de la entidad.

La necesidad de presentar la información financiera en una fecha o en un periodo determinado, parte de las exigencias del negocio, en las cuales se realizan evaluaciones periódicas del desempeño económico de la compañía, por la razón que los usuarios de la información no pueden esperar hasta el término de la vida de la entidad para conocerlo.

El reconocimiento de activos y pasivos en espera de que se devenguen sus ingresos, costos o gastos relativos para su adecuado enfrentamiento en resultados;

El reconocimiento en resultados de ingresos y gastos (costos) devengados, aun cuando no se hayan cobrado o pagado (realizado) todavía

El reconocimiento de entradas y salidas de efectivo con su reconocimiento directo en resultados

Figura 34. Situaciones de devengue.

Las compañías de transporte aéreo reconocen un ingreso diferido en el momento que factura un ticket de vuelo, pero no reconoce el ingreso hasta que el cliente realice el check in y es aquí cuando el ingreso se devenga, ya

que la transferencia de riesgo y beneficios se da por completo. De esta manera se tiene que analizar cierto punto de los ingresos que perciben las compañías; la normativa contable que establece el correcto registro de los ingresos es la NIC 18 (Ingresos por Actividades Ordinarias), la cual será derogada por la NIIF 15 (Ingresos por Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes), entrará en vigencia en 2017.

Un punto a desarrollar dentro del trabajo de titulación es realizar un análisis sobre las referencias contables que las normativas hacen mención con respecto al reconocimiento y medición de los ingresos ordinarios de las compañías conjunto a la asociación de los costos que se generan. De igual manera, se evaluara el posible efecto al momento de adoptar la normativa (NIIF 15) con respecto al reconocimiento de los ingresos y costos cuando entre en vigencia

3.4. Costos y gastos de la compañía

Los costos y gastos operacionales agrupados de acuerdo a su naturaleza son los siguientes

	Costos de explotación	Gastos generales y Administrativos	Gasto de venta	Totales
Arrendamiento de aviones	35.962.439,00	-	-	35.962.439,00
Atención de pasajeros	6.579.321,00	-	-	6.579.321,00
Mantenimiento de aviones	21.846.667,00	-	-	21.846.667,00
Servicio de Rampas – Handling	21.366.377,00	-	-	21.366.377,00
Tasas aeronáuticas	22.514.746,00	-	-	22.514.746,00
Combustibles	66.680.161,00	-	-	66.680.161,00
Tripulantes (Mandos y cabinas)	6.027.322,00	-	-	6.027.322,00
Millas	5.833.653,00	-	-	5.833.653,00
Comisiones por venta	3.944.824,00	-	-	3.944.824,00
Sistema de distribución	7.681.679,00	-	-	7.681.679,00
Comisiones y sobrecomisiones	-	-	15.271.950,00	15.271.950,00
Gastos comisiones de servicios	711.766,00	536.028,00	36.712,00	1.284.506,00
Gastos de personal	24.540.212,00	8.111.444,00	3.063.216,00	35.714.872,00
Gastos generales	592.597,00	4.289.789,00	348.500,00	5.230.886,00
Publicidad y marketing	-	-	2.784.180,00	2.784.180,00
Otros	5.311.243,00	10.084.375,00	625.721,00	16.021.339,00
	229.593.007,00	23.021.636,00	22.130.279,00	274.744.922,00

Figure 35: Costos y gastos de explotación de la compañía

Los arrendamientos de aviones corresponden principalmente a transacciones con partes relacionadas, la compañía compra combustible a

proveedores locales y del exterior. También posee gastos de comisiones y sobre comisiones correspondiente a la comisión pagada por el uso del servicio de interlineales, a las comisiones pagadas a las agencias de viaje y a los valores cancelados como comisiones a compañías emisoras de tarjetas de crédito, respectivamente.

3.5. Proceso contable

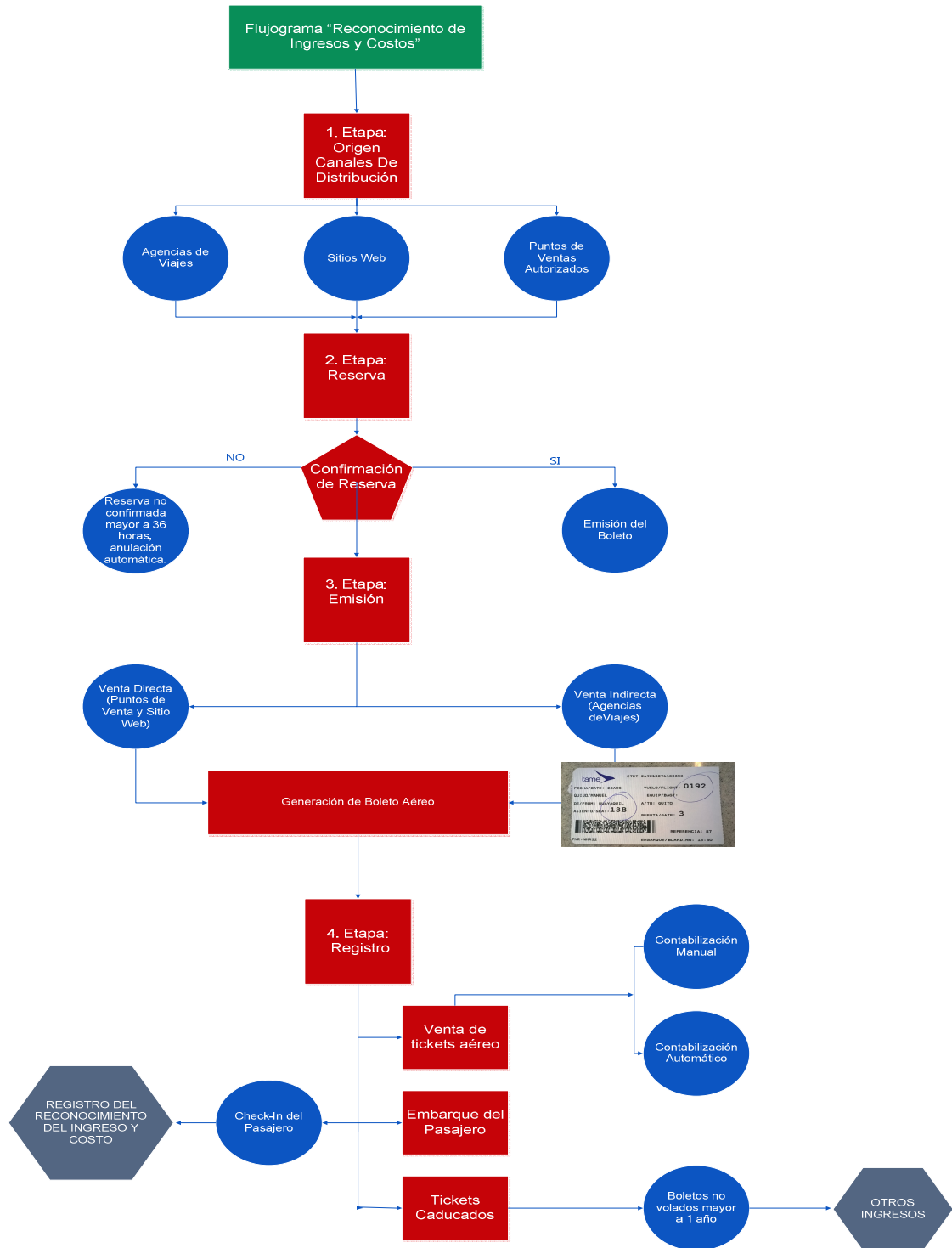


Figura 36 Flujograma del proceso contable que da origen a una venta de ticket aéreo.

Con el fin de desarrollar una guía para mayor entendimiento sobre el reconocimiento contable de los costos de explotación e ingresos en el momento que se realiza la venta de tickets aéreos a personas por parte de una aerolínea domiciliada dentro del país, es por eso que se detallaran los procesos de la prestación del servicio y las actividades relevantes que se realiza en cada uno de ellos.

3.5.1. Origen

Se inicia el proceso de la venta con los canales de distribución autorizados por la empresa seleccionada que realicen las reservaciones y las ventas de pasajes aéreos.

De acuerdo a las entrevistas realizadas los canales de distribución, son el medio donde ponen a disposición de los consumidores los productos y/o servicios para que sean adquiridos.

Se clasifican los canales de distribución de la siguiente manera:

- Agencias de viajes
- Sitios web en línea
- Puntos de ventas autorizados

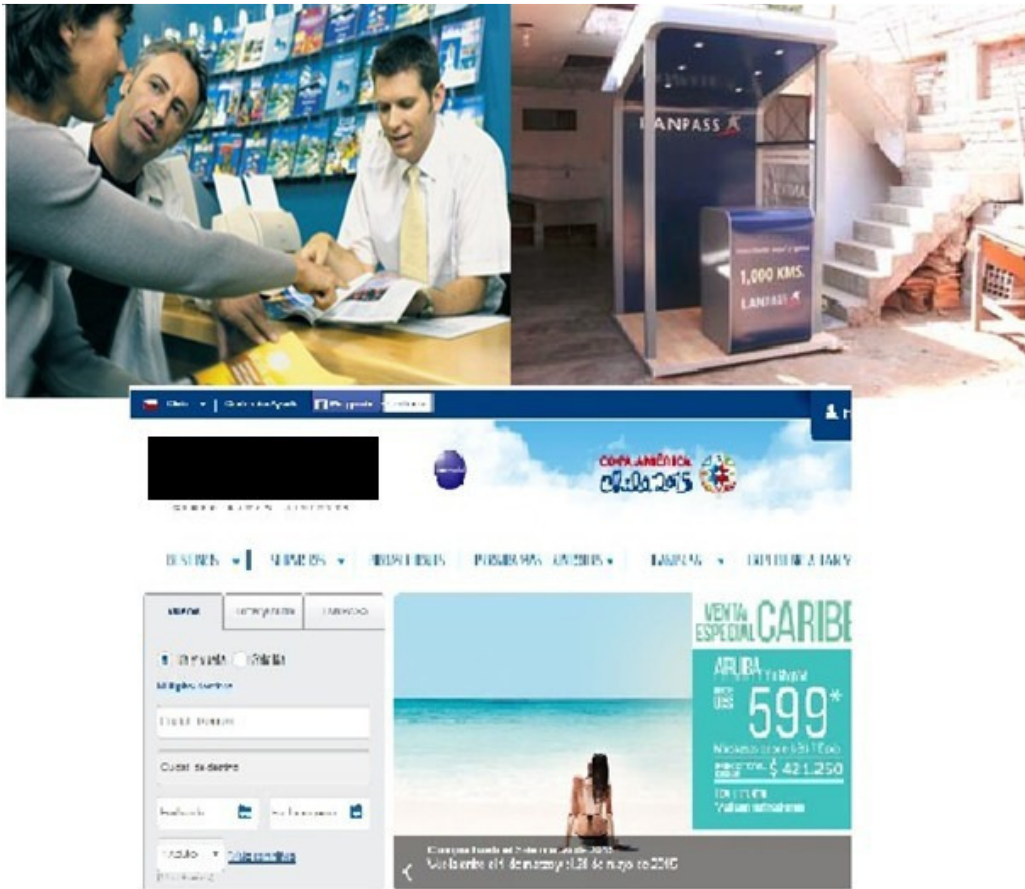


Figura 37. Agencias

Tomado de Pagina de LATAM (LATAM Ec, 2016) Recuperado de https://www.latam.com/es_ec/cotiza-y-compra/

La mayor parte de las aerolíneas manejan sus ventas bajo el Sistema Global de Distribución, que permite el acceso de procesar y visualizar los horarios disponibles de vuelos y las tarifas de los boletos.

3.5.2. Reserva

Luego de acceder a los canales de distribución, se debe realizar la reserva de los tickets aéreos, para poder dar inicio al proceso de venta. Una vez seleccionado por parte del consumidor el destino, rutas y el horario de vuelo, se realiza la confirmación de la reserva. Si existen reservas que superen las 36 horas en cualquier punto de venta y no se realiza la confirmación, se lo considera como boleto no emitido y automáticamente es anulada la reserva.

Código de reserva: NJIVBN

Itinerario						
Ida [+] info	Salida	Llegada	Vuelo	Cabina	Equipaje	
Miércoles 21 enero 2015	12:30 Santiago de Chile (SCL)	17:25 Sao Paulo (GRU)	LA752	Económica-T	Máximo 2 piezas que pesen 23 kg en total.	
	22:25 Sao Paulo (GRU)	00:56 (Jueves) Fortaleza (FOR)	JJ3324	Económica-X	Máximo 2 piezas que pesen 23 kg en total.	
Vuelta [+] info	Salida	Llegada	Vuelo	Cabina	Equipaje	
Martes 03 febrero 2015	11:19 Fortaleza (FOR)	15:47 Sao Paulo (GRU)	JJ3741	Económica-X	Máximo 2 piezas que pesen 23 kg en total.	
	17:20 Sao Paulo (GRU)	20:30 Santiago de Chile (SCL)	LA753	Económica-T	Máximo 2 piezas que pesen 23 kg en total.	



Si tú o alguno de tus acompañantes tiene una [necesidad especial](#), infórmalos al momento de realizar tu reserva y hasta 48 horas antes de tu vuelo, llamando al Contact Center al 600 526 2000 o acercándote a una de nuestras [Oficinas de Atención](#).



El aeropuerto internacional de Guarulhos en Sao Paulo es uno de los con mayor tráfico de pasajeros en Latinoamérica. Te recomendamos revisar nuestros [mapas explicativos](#) con información sobre los distintos casos de conexiones.

Figura 38. Reserva de ticket aéreo

3.5.3. Emisión

Al momento de que se realiza la confirmación por parte del consumidor, se procede a la ejecución de la venta del servicio y la emisión de los boletos. Se identifican dos tipos de ventas:

- Ventas Directas
- Ventas Indirectas

3.5.4. Venta directa

Consiste la compra por parte del usuario por medio de los puntos de ventas autorizados y por el sitio web de la compañía seleccionada. Una vez que el usuario este de acuerdo con las tarifas del boleto, fecha de viaje, asientos y el destino, se emite el boleto correspondiente.



Figura 39. Ticket Aéreo

3.5.5. Venta indirecta:

Se la realiza por medio de las agencias de viaje, ellos constan con el acceso a la información de los itinerarios, las frecuencias disponibles y las tarifas correspondientes.

3.5.6. Registro

La etapa del registro contable por la prestación de servicio por parte de una aerolínea se lleva a cabo por medio de 3 fases:

- Venta del ticket aéreo
- Embarque del usuario
- Tickets caducados

3.5.7. Venta del ticket aéreo:

El registro por las ventas de los tickets aéreos, se lo realiza cuando estos hayan sido revisados por su totalidad. Existen dos maneras de contabilización:

- Manual
- Automática

3.5.7.1. Manual:

- **Provisión Contable**

Se realiza la contabilización manualmente en el sistema, cuando se encuentran fuera de cierre y generan dos asientos contables:

Naturaleza	Cuenta	Debe	Haber
Activo	Ventas fuera de cierre	\$ 95,000	
Pasivo	Prov. Comision por venta		\$ 9,500
Pasivo	Prov. Venta fuera de cierre		\$ 85,500

Figura 40. Asiento de diario por provisión contable

- **Reverso Contable**

Al mes siguiente el asiento registrado, se reversa por su totalidad. Haciendo uso las mismas cuentas y se realiza la provisión lo del mes actual.

Naturaleza	Cuenta	Debe	Haber
Pasivo	Prov. Comision por venta	\$ 9,500	
Pasivo	Prov. Venta fuera de cierre	\$ 85,500	
Activo	Venta fuera de cierre		\$ 95,000

Figura 41. Asiento de diario por reverso contable

3.5.7.2. Automático

Se registra la venta al momento de que se emite el ticket aéreo, esto asientos son diarios y se generan automáticamente.

Naturaleza	Cuenta	Debe	Haber
Activo	Caja / Banco	\$ 163,458	
Pasivo	Ticket por Volar		\$ 132,915
Pasivo	Tasas de embarcacion		\$ 11,935
Pasivo	IVA		\$ 18,608

Figura 42. Asiento de diario automático.

El registro de Ticket por volar reconocido por una cuenta de pasivo, se encuentra sujeto por la Norma Internacional de Contabilidad “Ingresos de Actividades Ordinarias” NIC 18, ya que indica que los ingresos deben ser reconocidos en los periodos contables en el cual se haya dado lugar la prestación del servicio.

3.5.8. Embarque del usuario:

Para el correcto registro contable del ingreso por la venta de tickets aéreos, el pasajero debe realizar el check-in en el mostrador de la empresa seleccionada dentro del aeropuerto para poder abordar el avión.

Por medio del proceso de check-in automáticamente se genera el registro por reconocimiento de los ingresos y los costos asociados por la venta de los tickets aéreos y la liquidación de las tasas de embarque y las

comisiones. Luego, se realiza el reverso del pasivo diferido y se registra el ingreso por la venta del ticket aéreo.

A continuación se detalla el registro del ingreso por la venta de pasajes en el vuelo con destino Guayaquil/Miami - Miami/Guayaquil:

3.6. Reconocimiento ingresos:

Naturaleza	Cuenta	Debe	Haber
Pasivo	Ticket por volar	\$ 132,915	
Ingreso	Ingreso Tickets volados		\$ 132,915

Figura 43. Asiento de diario – reconocimiento de ingreso

3.7. Reconocimiento costos:

Para el reconocimiento de los costos asociados a los ingresos generados por medio del embarque del pasajero, la compañía seleccionada usa un sistema de costeo denominado “Asiento disponible por Kilometro”.

Este sistema de costeo consiste en asignar los costos generados por vuelo a cada asiento del avión. A continuación vamos a desarrollar la forma de asignación de costos que desarrolla la compañía en una frecuencia nacional de Guayaquil-Miami-Guayaquil en un avión con capacidad de 238 asientos lo cual en este ejemplo vamos a detallar como se genera el margen de utilidad por la clase de pasajero; es decir, este vuelo estará conformado por:

- 100 asientos disponibles para la tarifa económica;
- 100 asientos para la clase Corporativa y;
- 38 asientos para primera clase.

Cabe recalcar que las aerolíneas no siempre ocupan todos los asientos por ende vamos a explicar este escenario con la venta del 90% del total de los asientos disponibles.

Descripción	Costo Total	N. Asientos	Costo por asiento
Costo Combustible	31,510	238	132.39
Costo Arrendamiento	14,984	238	62.96
Costos de Mantenimiento	11,200	238	47.06
Costos de Sueldos-tripulación	17,700	238	74.37
Costos Servicio a pasajeros	9,500	238	39.92
Costos de Distribución	7,600	238	31.93
Publicidad y Marketing	7,600	238	31.93
	100,094		420.56

Figura 44. Asignación de los costos por asientos.

Es de suma importancia saber cuánto es el costo por cada asiento que se vende a los usuarios para conocer la rentabilidad de la frecuencia; si bien son ciertas las tarifas no son fijadas por medio de un margen de utilidad fijo ya que estas son variables y dependen de la clase de pasajero.

La clase de pasajero se divide en tres secciones:

- Económica: Turista - Compra anticipada – Tarifa más baja
- Corporativo: Compra al momento – Tarifa alta
- Primera Clase: Boletos limitados – Tarifa más alta

Establecer la tarifa correcta a la persona correcta en el momento correcto es el lema de las aerolíneas; es decir las personas que compran los boletos aéreos con anticipación no tienen la misma tarifa de la persona que compra con solo un día de anticipación o en el mismo día.

Naturaleza	Cuenta	Debe	Haber
Costos	Combustible	\$ 31,510	
Costos	Arrendamiento	\$ 14,984	
Costos	Costos de mantenimiento	\$ 11,200	
Costos	Costos de sueldos-tripulacion	\$ 17,700	
Costos	Costos servicio a pasajeros	\$ 9,500	
Costos	Costos de distribucion	\$ 7,600	
Costos	Publicidad y Marketing	\$ 7,600	
Pasivo	Cuentas por pagar a proveedores		\$ 100,094

Figura 45. Asiento de diario – reconocimiento de costos

N° Pasajeros	Tipo	PVP	Venta ticket	Costo asociado	Margen utilidad
100	Clase económica	545.30	54,530.00	42,056.30	30%
90	Clase Corporativa	610.76	54,968.40	37,850.67	45%
30	Primera Clase	780.54	23,416.20	12,616.89	86%
18	No vendidos	-	-	7,570.13	-100%
238			132,914.60	100,094.00	15%

Total Vendido en dólares	132,914.60
Total Costos en dólares	100,094.00
Margen de Utilidad	32,820.60

Figura 46. Reconocimiento de ingresos por asientos.

Se refleja un margen de utilidad del 15% que representa monetariamente aproximadamente \$32.820 por boletos vendidos en una frecuencia. Lo cual se muestra tanto los costos como su precio de venta al público por tipo de sección.

Por lo antes mencionado, en el párrafo 19 de la NIC 18, la compañía debe de reconocer los costos de explotación a medida que se efectúe el ingreso ordinario por las operaciones en el momento que ocurre el hecho económico.

“Los ingresos de actividades ordinarias y los gastos, relacionados con una misma transacción o evento, se reconocerán de forma simultánea; este proceso se denomina habitualmente con el nombre de correlación de gastos con ingresos...” (IASB Y FASB, NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarias)

Figura 47. Relación de ingresos ordinarios y gastos.

Tomado de “IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers” (IFRS Foundation, 2014). Recuperado de <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Revenue-Recognition/Documents/IFRS-15/Revenue-from-Contracts-Project-summary-Feedback-Statement-May-2014.pdf>

Las compañías de transporte aéreo clasifican sus costos según las operaciones que realicen en los vuelos, identificando cuales son los costos directos y los costos indirectos.

3.7.1. Costos Directos:

Costos asociados con la producción directa del transporte aéreo y sus operaciones con relación a la gestión de los vuelos.

Clasificación de los costos directos:

- **Costos tripulantes:**
 - Tripulación Comando: Son todos los costos de sueldos, viáticos y entrenamiento a pilotos y copilotos.

- Tripulación Cabina: Son todos los sueldos, viáticos y entrenamiento de vuelo a azafatas y auxiliares del avión.

- **Costos Combustible:**
Las facturas de gasolina para las aeronaves son diarias, por cada carga de combustible en cada vuelo, por lo que se reciben aproximadamente 30 facturas al día.

- **Inducciones y capacitaciones a la tripulación:**
Formación al personal para el manejo de la comodidad y seguridad del pasajero en cada vuelo.

- **Tasas aeroportuarias:**
Son impuestos que se deben cancelar a los aeropuertos por uso del espacio físico por aterrizajes, parqueos y abordaje.

- **Gastos de mantenimiento:**
Reparaciones y mantenimientos que se le realicen a los motores, aviones, repuestos y componentes del avión. También incluye todos los costos por mano de obra y materiales que se incurran para la ejecución de la misma.

- **Gastos de Seguro:**
Gastos relacionados a los riesgos que cubre la aerolínea frente a terceros y sus mercancías.

- **Servicio de Catering:**
Incluye todos los gastos por alimentos consumidos por los pasajeros durante el vuelo.

3.7.2. Costos indirectos:

Costos asociados con todas las operaciones realizadas en tierra, la administración que se realice para las actividades de venta y los insumos de respaldo que no afectan directamente a la operación o mantenimiento de la aeronave.

Clasificación de los costos indirectos:

- **Arrendamiento:**
Costos de contratos por arrendamiento por las aeronaves.
- **Mano de obra en talleres de mantenimiento y hangares:**
Gastos relacionados en la administración de los talleres y en la supervisión en las operaciones de mantenimiento.
- **Servicio a los pasajeros:**
Servicio a bordo a los pasajeros o de operaciones de equipaje.
- **Costos operativos en tierra:**
Costos incurridos durante la logística que se realiza en tierra para la preparación de los vuelos.
- **Tickets aéreos:**
Elaboración e impresión de los tickets para la venta.

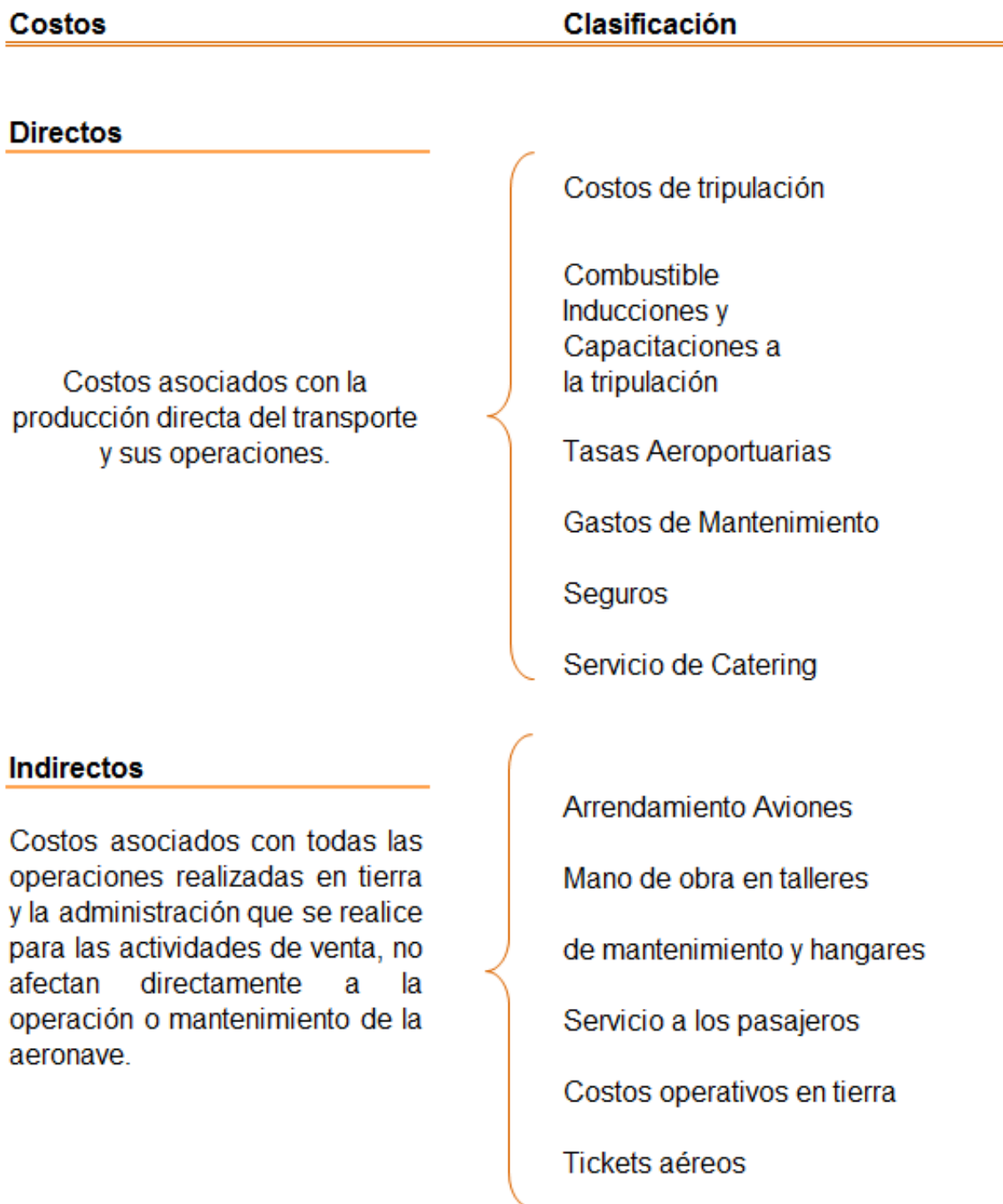


Figura 48. Clasificación de los costos en una compañía de transporte aéreo.

3.8. Tickets caducados:

Una vez se realiza la emisión del boleto, el comprador tendrá que regirse a ciertos términos por el uso del boleto, teniendo la caducidad del ticket en un año. Mes a mes se realiza un reporte de los tickets que se encuentran caducados, los mayores a un año. Por lo que quiere decir que se extingue la obligación de la aerolínea de prestar el servicio de vuelo al cliente.

En consecuencia, el valor ya cobrado que se dio por la venta del ticket aéreo es registrado como ingreso diferido, y al caducarse el ticket y no hacer uso, este se convierte en otros ingresos.

Naturaleza	Cuenta	Debe	Haber
Ingreso	Otros Ingresos	\$ 14,500	
Pasivo	Ticket por volar		\$ 14,500

Figura 49. Registro contable por ticket caducado

Conclusiones

En base a las conclusiones podemos recomendar lo siguiente:

- En función a la metodología aplicada en el trabajo investigativo realizado, se procedió a elaborar una guía para el fácil entendimiento de los usuarios al momento de reconocer los costos de explotación e ingresos en una compañía de aerolíneas de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera, por lo cual permitirá a los interesados en la materia desarrollar de manera confiable, precisa y adecuada el registro de los costos con el fin de presentar razonablemente los saldos del rubro en los estados financieros cumpliendo con las normas establecidas.
- Para poder reconocer los costos que se han incurrido al momento de efectuar una venta, es fundamental tener un entendimiento claro del entorno del negocio y las actividades que se ejecutan dentro de sus procesos para así identificar y aplicar las normas acorde al giro del negocio.
- Se evidenció dentro de las fases del proceso de ventas, existe un cierto grado de complejidad al momento del registro de los costos y su asociación con los ingresos provenientes a la venta de tickets aéreos, ya que la transaccionabilidad de ventas se realiza en distintas fechas contables.
- Conforme a las normas aplicables NIC18 y NIIF 15 el modelo de reconocimiento de ingresos, cambió su alcance y pasó a enfocarse en la transferencia del control y ya no a un proceso de ganancias. Este cambio no afecta a la industria aérea debido a que la NIIF 15 no

involucra cambios significativos en el reconocimiento y medición de los ingresos.

- A través de la presente guía se podrá facilitar con un documento a los interesados en la materia la comprensión del tema de una manera más sencilla y óptima siguiendo las etapas que se desarrolló dentro de la investigación

Recomendaciones

- Realizar análisis que permita identificar correctamente los costos directos e indirectos asociados a la prestación de servicio por transporte aéreo y así poder obtener de forma adecuada la medición de los costos.
- Proceder a la aplicación anticipada de la NIIF 15 para poder cumplir con lo requerido por los organismos de regulación.
- Incentivar y motivar a los profesionales a la comprensión de las normas para la correcta aplicación y presentación de sus estados financieros.
- Apegarse a las fases desarrolladas que se analizaron dentro de la investigación en base a las Normas Internacionales de Información Financiera.

Referencias

- Aeronoticias. (2013). *Aeronoticias*. Obtenido de http://aeronoticias.com.pe/~aero2008/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=38451:icomo-es-el-mantenimiento-de-un-avion-comercial-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-video&catid=66:transporte-aereo-nacional&Itemid=574
- Anes, R. D. (2006). *mejoras de la contabilidad de costos vinieron con posterioridad del siglo XX*.
- Arias, F. G. (1999). *El proyecto para la investigacion*. Caracas: Oriol Ediciones.
- Cristina Ludewig. (2012). *Universo y Muestra*.
- Deloitte. (2014). *NIIF 15 Ingresos procedentes de contratos con clientes - El IASB emite una nueva norma de reconocimiento de ingresos ordianrios*.
- Deloitte Touche Totmatsu Limited. (2015). *Implementación del IFRS (NIIF) 15 Ingresos ordinarios provenientes de contratos con los clientes*.
- Direcion General de Aviacion Civil. (Julio de 2016). *Direcion General de Aviacion Civil*. Obtenido de Direcion General de Aviacion Civil: <http://www.aviacioncivil.gob.ec/?p=4583>
- Doganis, R. (2010). *Flying Off Course: Airline Economics and Marketing*. Londres.
- Grupo Latinoamericano de emisores de Normas de Información Financiera, Autores. (2015). Ejemplo práctico de las diferencias entre la NIC 18 y NIIF 15.
- IFRS Foundation. (2014). *Norma Internacional de Información Financiera 15*.
- IFRS Fundation. (2014). *IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers*.

- LATAM Ec. (2016). *Cotiza y Compra*. Obtenido de https://www.latam.com/es_ec/cotiza-y-compra/
- LATAM Ecuador. (2016). *Socio frecuente LATAM*. Obtenido de https://www.latam.com/es_ec/
- Medina, R. R. (2007). *Sistema de Costos Un proceso para su implementacion*. Colombia.
- Moreira, M. (2013). *The main cost-related factors in airlines management*.
- Oficina de Regulación Económica. (2009). *Revisión y análisis de la estructura de costos de transporte aéreo*.
- Porter, M. (1985). *Competitive Advantage: Creating and sustaining superior performance*. Rio de Janeiro.
- PwC. (2014). *IFRS and US GAAP: Similarities and Differences*.
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Baptista, M. d. (2010). *Metodologia de la Investigacion*.



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, López Lindao Kevin Lautaro con C.C: # 0927814269 autor del trabajo de titulación: Guía para el reconocimiento de los costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo previo a la obtención del título de Ingeniero en Contabilidad y Auditoría CPA en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, septiembre del 2016

f.

López Lindao, Kevin Lautaro

C.C: 0927814269



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, López Loqui Angie María con C.C: # 0927229393 autores del trabajo de titulación: Guía para el reconocimiento de los costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo previo a la obtención del título de Ingeniero en Contabilidad y Auditoría CPA en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, septiembre del 2016

f.

López Loqui Angie María

C.C: 0927229393



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Guía para el reconocimiento de los costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo.		
AUTOR(ES)	López Lindado Kevin Lautaro López Loqui Angie María		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Barberán Zambrano NancyJohanna		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Ingeniería en Contabilidad y Auditoría CPA		
TITULO OBTENIDO:	Ingeniero en Contabilidad y Auditoría CPA		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	Septiembre del 2016	No. DE PÁGINAS:	130
ÁREAS TEMÁTICAS:	Contabilidad de costos		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Costos de explotación, costos, contabilidad de costos, control interno, reconocimiento		
RESUMEN/ABSTRACT			
<p>El presente trabajo da a conocer y obtener con más claridad el entendimiento, sobre el proceso de contabilización y reconocimiento de los costos de explotación e ingresos por parte de una compañía de transporte aéreo en base a las condiciones establecidas mediante las Normas Internacionales de Información Financiera. Los procesos en las compañías de transporte aéreo son muy complejos, entre ellos el costeo por la venta de tickets aéreos; sus productos pasan por varias etapas, esto se da, ya que la suscitación de sus costos se da en diferentes tramos de un vuelo, podrían ocasionarse en más de un periodo contable. La inexistencia de una norma específica o enfocada a este sector económico vuelve complicado el entendimiento de los costos; en esta investigación se incluirá las herramientas utilizadas para el estudio y levantamiento de información de campo. Para fines de este proyecto se recolectó información con conceptos de criterios técnicos y claves que permitan generar un desarrollo comprensible del proceso de los costeos, elaborando de esta manera una guía que dará las pautas para el reconocimiento costos e ingresos en una compañía de transporte aéreo.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 0994826250/0983374314	E-mail: kvinlopez@hotmail.com / Aml103@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Guzmán Segovia, Guillermo		
	Teléfono: +593-4- 2200804 ext.1609		
	E-mail: guillermo.guzman@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			