



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO BOLIVARIANO DE
TECNOLOGÍA**

**UNIDAD ACADÉMICA DE EDUCACIÓN
COMERCIAL, ADMINISTRACIÓN Y
CIENCIAS**

CARRERA: TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA:

**ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS INGRESOS
AERONÁUTICOS NACIONALES DEL PRIMER SEMESTRE
2015 – 2016 DE LA COMPAÑÍA TERMINAL AEROPORTUARIA
DE GUAYAQUIL S.A. TAGSA**

Autora:

Segarra Angulo Josseline Lissette

Tutor:

Ing. Luis Alberto Villegas Yagual MAE

Guayaquil, Ecuador

2017



INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA

UNIDAD ACADÉMICA DE EDUCACIÓN COMERCIAL, ADMINISTRACIÓN Y CIENCIAS

CARRERA: TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, nombrado por el Consejo Directivo de la Unidad Académica de Educación Comercial, Administración y Ciencias del Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología.

CERTIFICO:

Que he analizado el Proyecto de Investigación con el Tema **“Análisis Comparativo de los Ingresos Aeronáuticos Nacionales del primer semestre 2015 - 2016 de la Compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA”**, presentado como requisito previo a la aprobación y desarrollo de la investigación para optar por el título de:

TECNÓLOGA EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA

El problema de investigación se refiere a: **¿Cómo influye la reducción de los ingresos aeronáuticos nacionales, en el presupuesto de la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA, ubicada en la ciudad de Guayaquil, en el período contable 2017?**

El mismo que considero debe ser aceptado por reunir los requisitos legales y por la importancia del tema:

Presentado por la Autora: Josseline Lissette Segarra Angulo

Tutor: Ing. Luis Alberto Villegas Yagual MAE

CLÁUSULA DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE TITULACIÓN

Yo, Josseline Lissette Segarra Angulo en mi calidad de Autora con los derechos patrimoniales del presente trabajo de titulación **“Análisis Comparativo de los Ingresos Aeronáuticos Nacionales del primer semestre 2015 – 2016 de la Compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA”**, de la modalidad presencial realizado en el Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología como parte de la culminación de los estudios en la carrera de Tecnología en Contabilidad y Auditoría, de conformidad con el *Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN* reconozco a favor de la institución una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial del mencionado trabajo de titulación, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo al Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología para que digitalice y publique dicho trabajo de titulación en el repositorio virtual de la institución, de conformidad a lo dispuesto en el *Art. 144 de la LEY ORGÁNICA DE EDUCACIÓN SUPERIOR*.

Josseline Lissette Segarra Angulo

No. de cedula: 0929113652

DEDICATORIA

Este trabajo es un homenaje a mi madre quien con tanto amor, esfuerzo y dedicación me incentivó a seguir el camino hacia la preparación y el estudio, además de sentar en mí las bases de responsabilidad y deseos de superación, en ella tengo el espejo en el cual me quiero reflejar pues sus virtudes son infinitas y su gran corazón me llevan a admirarla y amarla cada día más, a mi hermanita Melanie que aunque no se encuentre físicamente conmigo sé que desde el cielo me cuida y guía para que todo salga bien, a mi familia que son un pilar fundamental en mi vida y a mi esposo quien siempre me brinda su apoyo y confianza motivándome a cumplir mis metas y anhelos de éxito.

Josseline Lissette Segarra Angulo

AGRADECIMIENTO

Primero a Dios por todas las bendiciones que de él recibo día a día, a mi familia, por todo lo que aportan para mi crecimiento en todo momento, a mi esposo por sus palabras de aliento y paciencia, a todas las personas que durante el transcurso de este trabajo me animaron a no rendirme aún a pesar de las adversidades que se presentaron, a mis maestros que a lo largo de mi vida estudiantil y profesional han impartido sus conocimientos y experiencias, enriqueciendo de esta forma mi desarrollo intelectual.

Al Msc. Luis Villegas por su aporte valioso en el desarrollo de este trabajo.

A mis compañeros de clase con quienes compartí grandes momentos.

Y un agradecimiento muy especial para mi ángel personal mi hermanita Melanie quien si bien es cierto ya hace más de 5 años no se encuentra conmigo, jamás se ha separado de mi lado, estoy segura que ella me ha ayudado a llegar hasta aquí y lograr esta tan importante meta.

Josseline Lissette Segarra Angulo



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO
BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA**

TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Proyecto previo a la obtención del título de: Tecnóloga en Contabilidad y Auditoría.

Tema

“Análisis Comparativo de los Ingresos Aeronáuticos Nacionales del primer semestre 2015 – 2016 de la Compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA”

Autora: Segarra Angulo Josseline Lissette

Tutor: Msc. Luis Alberto Villegas

RESUMEN

La compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA es el operador privado que administra el Aeropuerto de la ciudad de Guayaquil, según el contrato de concesión, deberá cumplir fielmente las Leyes, reglamentos, decretos y demás normativas aplicables y exigibles vigentes a la fecha de la firma del contrato, así como se obliga a cumplir todas aquellas normas y normativas que se dicten durante el período de concesión. El 70% de sus ingresos totales están representados por los valores recaudados de sus servicios aeronáuticos, los mismos que a su vez se dividen en nacionales e internacionales; sin embargo en los últimos años se está presentando una reducción en los ingresos aeronáuticos de la compañía debido a la caída de pasajeros nacionales. Como consecuencia a lo anteriormente expuesto realizaremos un análisis exhaustivo de los ingresos aeronáuticos para medir el impacto que representa esta reducción dentro del presupuesto del año 2017. El tipo de investigación utilizada fue la descriptiva y la técnica de investigación fue la entrevista, El análisis propuesto va a determinar los efectos monetarios favorables o negativos de los ingresos respectivamente dentro de su presupuesto, y de acuerdo al resultado de dicho análisis se realizará un plan de acción para mejorar el problema planteado, los resultados se presentan mediante cuadros y gráficos.

INGRESOS

PRESUPUESTO



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO
BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA**

TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**Proyecto previo a la obtención del título de: Tecnóloga en Contabilidad
y Auditoría.**

Tema

“Análisis Comparativo de los Ingresos Aeronáuticos Nacionales del primer semestre 2015 – 2016 de la Compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA”

Autora: Segarra Angulo Josseline Lissette

Tutor: Msc. Luis Alberto Villegas

Abstract

The company Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA is the private operator that manages the Airport of the city of Guayaquil, according to the concession contract, must faithfully comply with the Laws, regulations, decrees and other applicable and enforceable regulations in force at the date of signature of the contract, as well as oblige to comply with all those rules and regulations that are issued during the concession period. 70% of its total revenues are represented by the values collected from its aeronautical services, which are divided into national and international; however in the last years a reduction in the aeronautical revenues of the company is being presented due to the fall of national passengers. As a consequence of the above, we will perform a comprehensive analysis of aeronautical revenues to measure the impact of this reduction within the budget of 2017. The type of research used was descriptive and the research technique was the interview, The proposed analysis is to determine the favorable or negative monetary effects of income respectively within its budget, and according to the result of that analysis will be made an action plan to improve the problem raised, the results are presented by tables and graphs.

INCOME

BUDGET

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDOS:	PÁGINAS
Carátula.....	i
Certificación de aceptación del asesor.....	ii
Declaración de autoría notariada.....	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Resumen	vi
Abstract.....	vii
Índice General.....	viii
Índice de Cuadros.....	x
Índice de Gráficos.....	xi

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema.....	1
Ubicación del Problema.....	1
Situación conflicto.....	5
Delimitación del problema.....	6
Formulación del Problema.....	7
Evaluación del Problema.....	7
Objetivos.....	8
Objetivo General.....	8
Objetivos Específicos.....	8
Justificación e Importancia.....	10

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

Antecedentes del estudio.....	11
Fundamentación Teórica.....	11
Fundamentación Referencial.....	20
Fundamentación Legal.....	21
Variables de la Investigación	
Variable Independiente.....	29
Variable Dependiente.....	29
Glosario de Términos.....	30

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

Presentación de la Empresa.....	33
Diseño de la investigación.....	42
Tipos de Investigación.....	43
Investigación Descriptiva.....	43
Investigación Correlacional.....	44
Investigación Explicativa.....	45
Población y muestra	
Población.....	46
Muestra.....	47
Técnicas de investigación.....	47
Procedimiento de la Investigación.....	49
Recolección de la información.....	50
Preguntas de la Entrevista.....	51

CAPÍTULO IV LA PROPUESTA

Análisis e interpretación de resultados.....	52
Plan de mejoras.....	58
Conclusiones.....	61
Recomendaciones.....	63
Bibliografía.....	64
Anexos.....	66
Anexo 1 Carta de autorización de la empresa	
Anexo 2 Organigrama de la empresa	
Anexo 3 Logotipo de la empresa	
Anexo 4 Información financiera	
Anexo 5 Fotos	

ÍNDICE DE CUADROS

Contenidos	Páginas
Cuadro # 1 Principales Clientes.....	36
Cuadro # 2 Principales Proveedores Nacionales.....	37
Cuadro # 3 Principales Proveedores del Exterior.....	38
Cuadro # 4 Población de la compañía.....	46
Cuadro # 5 Técnicas e instrumentos de la investigación.....	49

Cuadro # 6	
Tráfico de pasajeros nacionales.....	57
Cuadro # 7	
Plan de mejoras.....	58

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Contenidos	Páginas
Gráfico # 1	
Principales Clientes.....	36
Gráfico # 2	
Principales Proveedores Nacionales.....	38
Gráfico # 3	
Principales Proveedores del Exterior.....	39
Gráfico # 4	
Tráfico de pasajeros nacionales.....	57

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Ubicación del problema

En la actualidad es común escuchar sobre el impacto que han sufrido gran parte de los negocios, ya que la crisis que atravesamos no sólo a nivel local, sino mundial ha afectado de gran manera sus ingresos.

Los ingresos tienen relación directa con la producción de un bien o servicio que constituye el objeto social de una empresa. Todo ingreso representa una fuente bruta interna de recursos y resulta del giro ordinario del negocio.

De acuerdo a (Rendeiro & López del Pino, 2014) “Los ingresos generados en un aeropuerto se dividen en dos categorías: aeronáuticos y no aeronáuticos. Los ingresos aeronáuticos incluyen las tasas de aterrizaje, tarifas por estacionamiento de aeronaves, suministro de combustible, tarifa de salida de pasajeros, tarifas de utilización de pasarelas telescópicas y manipulación de mercancía.

Los ingresos no aeronáuticos están categorizados como comerciales dado que engloban las actividades comerciales desarrolladas en el recinto aeroportuario. Los cuales se dividen en ingresos por arrendamiento,

exposiciones comerciales, handling, tiendas libres de impuestos, catering, bares y restaurantes, publicidad, coches de alquiler, aparcamiento, y otros”.

“Existe una correlación positiva entre el tamaño del aeropuerto y su capacidad para generar ingresos. Los aeropuertos pequeños dependen en gran medida de sus ingresos aeronáuticos, mientras que los aeropuertos de grandes dimensiones, dado el elevado volumen de tráfico que circula por sus terminales, sobre todo de procedencia internacional, desarrollan un potencial comercial extraordinario”. (Pazos Casado, 2006)

De lo anterior se deduce que existe una relación directa entre el flujo de tráfico que circula por los terminales de un aeropuerto y su capacidad para generar ingresos.

Esto debe ser analizado minuciosamente por el área financiera, ya que la reducción de los ingresos afectará el presupuesto de dicha empresa, por lo cual este análisis se debe realizar mediante los indicadores que proporcione el departamento comercial.

El presupuesto de una empresa cumple un rol muy importante, ya que es un plan de acción dirigido a cumplir una meta prevista, expresada en valores y términos financieros que, debe cumplirse en determinado tiempo y bajo ciertas condiciones; además de permitir tener un mayor control financiero de la organización mediante un análisis financiero comparativo.

Un análisis financiero comparativo es el conjunto completo de estados financieros que la entidad emite, donde no sólo se recoge la información de ese año, sino que también muestran la misma información para uno o más períodos anteriores.

Otra característica importante es que las compañías deben realizar constantes indicadores que muestren la situación en la que se encuentra la empresa y así poder las medidas respectivas.

Para llevar a cabo este análisis se requiere el apoyo fundamental de todas las áreas involucradas ya que el resultado del mismo implica la toma de decisiones estratégicas.

Este proyecto lo vamos aplicar a la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA, que es la concesionaria del Aeropuerto de la ciudad de Guayaquil y a continuación damos a conocer su creación.

Mediante escritura pública del 27 de febrero del 2004, “la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil-Fundación de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil (AAG), entrega en concesión por un período de 15 años 6 meses la prestación del servicio aeroportuario de la ciudad de Guayaquil a la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA, para que ésta, de forma exclusiva, por su propia cuenta, costo y riesgo, transforme, opere, mejore, administre y mantenga el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de la ciudad de Guayaquil.

El presente contrato también regula la construcción, administración y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Guayaquil (NAIG), según los elementos definidos en la cláusula vigésima cuarta del contrato de concesión, la misma que indica: Si durante un período de un año dentro del período de concesión, el Aeropuerto registrara un tráfico de pasajeros internacionales totales (arribados, salidos y en tránsito) de más de tres millones de pasajeros y el tráfico de pasajeros internacionales totales (arribados, salidos y en tránsito), para cada cuatrimestre del mismo año señalados anteriormente, se hubiera situado por encima de un millón de pasajeros, se habrá producido el Evento Desencadenante.

En este caso la AAG expedirá y entregará al Concesionario un Certificado de Verificación del Evento Desencadenante, el que contendrá los lineamientos generales para la planificación, construcción, desarrollo, operación y mantenimiento del NAIG y los términos y condiciones bajo los cuales el Concesionario podrá presentar una propuesta técnica y una oferta económica”. (La “Opción del NAIG). (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A., 2017)

De acuerdo al contrato de concesión, “el concesionario deberá cumplir fielmente las leyes, reglamentos, decretos y demás normativas aplicables y exigibles vigentes a la fecha de la firma del contrato, así como se obliga a cumplir fielmente todas aquellas normas y normativas que se dicten durante el período de concesión, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo doscientos cuarenta y nueve de la Constitución Política”

Durante el período de concesión, “Tagsa tiene derecho exclusivo para prestar el servicio público aeroportuario objeto del contrato, y, por lo tanto, prestar en el Aeropuerto los servicios aeronáuticos y los servicios no aeronáuticos, así como realizar cualquier otra actividad, operación o negocio lícito de comercio, es decir, que no atente contra la ley, la moral, las buenas costumbres o el orden público y siempre que ellos contribuyan a la correcta, segura, eficaz y eficiente operación del Aeropuerto”. (Municipalidad de Guayaquil, 2017)

Otro de los derechos es percibir los ingresos aeroportuarios a partir de la fecha de inicio de operaciones, usar, gozar y administrar toda la propiedad afectada a la concesión, destinándola únicamente a las actividades, operaciones o negocios lícitos permitidos en el Aeropuerto, “permitir a terceros la explotación de la infraestructura, las instalaciones y facilidades del Aeropuerto para el desarrollo de actividades comerciales lícitas, y, solicitar a la AAG para que ésta requiera a la Municipalidad la expropiación de bienes que sean necesarios para el cumplimiento del contrato.

Los costos de toda expropiación serán asumidos por el concesionario. El derecho exclusivo que el contrato otorga al concesionario no se entenderá como exclusividad regulada, El concesionario ejecutará la concesión por su cuenta y costo y bajo su propio riesgo, en todo caso, el concesionario tiene el derecho privativo que se le otorga por medio del contrato para ejercer todas las facultades que en él se establecen, sin que su derecho pueda ser

afectado, de conformidad con lo previsto en el artículo doscientos cuarenta y nueve de la Constitución Política de la República, vigente en el momento de la firma del contrato de concesión”. (<http://www.derechoecuador.com/>, 2017)

En Junio del 2006 Tagsa concluyó con la construcción del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo y la infraestructura en la que funcionaba el Aeropuerto Simón Bolívar pasó a ser un Centro de Convenciones, el mismo que se sub concesionó a Expo Guayaquil.

Las tarifas que Tagsa debe cobrar a los usuarios por la prestación de servicios aeronáuticos están reguladas en el contrato de concesión y sólo pueden ser incrementadas previa aprobación de la AAG y de la Municipalidad.

Tagsa podrá establecer tarifas competitivas para la prestación de los servicios no aeronáuticos, estos se refieren al alquiler de los espacios y áreas del Aeropuerto para fines comerciales.

La compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA, realizó una emisión de obligaciones, cuyo objeto es la reestructuración de pasivos de corto plazo. La emisión de obligaciones tiene una duración de 8 años contados a partir del 01 de marzo de 2008, la misma fue inscrita en el Registro del Mercado de Valores y en la Bolsa de Valores de Guayaquil.

Situación conflicto

La empresa TAGSA, se encuentra ubicada en la Av. De las Américas e Isidro Ayora, en la ciudad de Guayaquil, inicia sus actividades el 01 de julio de 2004, basado en la necesidad de los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales, su principal fuente de ingresos son los ingresos aeronáuticos mismos que se clasifican en nacionales e internacionales, y que en la

actualidad están presentando problemas de reducción debido a una caída de pasajeros nacionales lo cual atenta contra la rentabilidad de la empresa.

Los problemas que presenta TAGSA, se pueden sintetizar de la siguiente manera:

- Reducción de pasajeros nacionales
- Incremento en el valor de los boletos por parte de las aerolíneas
- Eliminación de frecuencias de vuelos
- Mal servicio por parte de la principal aerolínea que opera a nivel nacional TAME EP.
- Recesión económica

Si el problema de la empresa persiste ocasionaría una reducción en la utilidad, ya que al no mantener una estabilidad referente a los pasajeros nacionales genera un impacto en cuanto al presupuesto proyectado, dando como resultado baja rentabilidad.

Delimitación del problema

Campo: Financiero

Área: Presupuesto

Aspectos: Ingresos, presupuesto

Tiempo: Periodo año 2017

Formulación del problema

¿Cómo influye la reducción de los ingresos aeronáuticos nacionales, en el presupuesto de la empresa TAGSA, ubicada en la ciudad de Guayaquil para el periodo fiscal 2017?

Variables de la Investigación

Variable Independiente: **Ingresos aeronáuticos nacionales**

Variable dependiente: **Presupuesto**

Evaluación del problema

Los aspectos generales de evaluación del problema a utilizarse son los siguientes:

Claro: El análisis comparativo muestra información fiable, razonable y transparente de la compañía para la mejor toma de decisiones por parte de los usuarios de la información.

Evidente: A través del análisis se puede medir y evidenciar el impacto económico que sufre la compañía.

Concreto: El proyecto se va a desarrollar en el corto plazo y va estar alineado a los requerimientos y necesidades que demande la compañía.

Relevante: El proyecto es un gran aporte a la compañía y la alta gerencia porque vamos a dar a conocer las necesidades de cambios que se derivan del análisis financiero comparativo.

Original: Es un tema nuevo que la compañía debe aplicarlo a partir del segundo semestre del año 2017.

Factible: En la medida que se logre aplicar las mejoras sugeridas, el proyecto debe ser adaptado a esos cambios.

OBJETIVOS

Objetivo general

Realizar un análisis financiero comparativo de los ingresos aeronáuticos nacionales, basados en la reducción de los mismos para determinar su influencia en el presupuesto.

Objetivos específicos

- Establecer la causa por la cual han disminuido los ingresos aeronáuticos nacionales de la empresa TAGSA.
- Diagnosticar la situación actual del tráfico de pasajeros nacionales.
- Proponer un plan de mejoras para recuperar la reducción de ingresos evidenciados.

JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

En el mundo actual las empresas aeroportuarias ya no son solo reconocidas como meros proveedores de infraestructura, sino que constituyen entidades comerciales que se administran de diversas maneras con el objetivo de brindar a los clientes, tanto externos como internos, los servicios más seguros y eficientes con estándares internacionales de calidad, basándonos en esta afirmación, una de las razones principales de esta investigación es justamente encontrar y elaborar estrategias para el continuo mejoramiento de la calidad, productividad, rentabilidad, de acuerdo al análisis comparativo de los ingresos aeronáuticos nacionales de la empresa TAGSA.

Este trabajo de investigación es de mucho aporte, ya que comprende el análisis de todos los aspectos que derivan en diferencias referentes a los ingresos. Partiendo por el análisis del negocio, las estructuras societarias y de operación, los procesos, y finalmente los estados financieros y transacciones, efectuando un estudio con el objeto de detectar, además de su evaluación preliminar de los potenciales impactos en sistemas y procesos y, en consecuencia, establecer la base sobre la cual se deberá trabajar a partir del segundo semestre del año 2017.

Los beneficios que proporcionarán este trabajo es permitir a la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA, a visualizar numéricamente el efecto que tendrá la implementación del plan de mejoras hacia los ingresos de la misma y tomar decisiones apropiadas acerca de las diferentes alternativas que la entidad puede escoger en el marco del cambio sobre sus ingresos aeronáuticos nacionales. (PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores, 2017)

Dicho análisis permitirá delinear políticas que tengan como objetivo consolidar este proceso, incrementar los beneficios y aprovechar las

ventajas comparativas. Todo ello para alcanzar una industria, que brinde servicios modernos, seguros y con un crecimiento sustentable.

Los beneficiarios por la aplicación de estas normas serán principalmente los accionistas, debido a que, al analizar la caída de pasajeros nacionales que está afectando los ingresos, permitirá realizar las correcciones necesarias para incrementar la utilidad de la compañía.

Otros de los beneficiarios, serán los empleados, los clientes y proveedores, porque se les suministrará información confiable, en la cual se mostrará la real situación de la compañía lo que permitirá que ellos evalúen a la compañía para la toma de sus propias decisiones.

En el ámbito social es de mucho aporte el estudio de la caída de pasajeros nacionales, porque muestra como afectado la recesión económica al sector aeroportuario, debido al incremento de precio en los boletos nacionales y para reducir este impacto la compañía tiene que mantenerse en conversaciones con las aerolíneas para tratar de reducir el costo de los boletos y así producir un mayor tráfico de pasajeros nacionales.

CAPÍTULO II

MARCO TEORICO

Antecedentes del estudio

Este proyecto se ha realizado con el firme propósito de aplicarlo en la empresa TAGSA, de acuerdo a sus necesidades y no hay investigación del tema en el Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología.

Fundamentación Teórica

De acuerdo al estudio de (Escobar A., 2016) “Los estudios y análisis históricos de los procesos contables le refieren funciones específicas a la Contabilidad. Vlaemminck (1961), uno de los primeros autores que trabajó en su historia, seguido por Goxens (1970), Montesinos (1977), Requena (1977) y más recientemente Tua (1995), han dividido la historia de la Contabilidad en etapas. Aunque tiene sus vestigios en la sociedad sumeria, más adelante en Egipto y en Grecia, es solamente en el siglo xv que empiezan a encontrarse textos de Contabilidad, y alguna literatura”

Dentro de la rama de la contabilidad encontramos una parte esencial de la misma que son los ingresos.

Desde “el desarrollo del Gran Imperio Romano se implementó el control de los ingresos y gastos mediante el uso de esquemas especiales.

Antes de las civilizaciones ya existía la generación de fuentes de ingresos debido a las diferentes actividades a las cuales se dedicaban nuestros ancestros”. (Escobar A., 2016)

No nos detendremos en el periodo antes de la aparición de las primeras civilizaciones; sin embargo, en el tema que nos concierne podemos decir: “El hombre de aquella época no conocía la propiedad. Los animales cazados por las tribus eran repartidos de acuerdo con ciertas normas tradicionales, sin que se pueda decir que alguien hubiera sido el dueño de ellos. Lo mismo se puede decir con lo recolectado en la estepa o en la selva” Brom (2013). (Escobar A., 2016)

En vista de “la necesidad de protección de las propiedades hace que con el pasar del tiempo los sistemas de gobierno cambien, ya no hay comunidad en cuanto a la repartición de la riqueza y es necesario el cuidarla. Aparecen entonces los primeros Estados, especialmente dirigidos por monarcas o reyes. En cuanto a la religión, empiezan a adorar a los astros, al Sol, la Luna, las estrellas, la tierra y todo lo que tenga que ver con la producción del alimento. El aumento de la producción hace necesario el establecimiento de unos mecanismos para dar cuenta del control que se tenía sobre la misma” “El mejoramiento de la producción y el incremento del comercio trajeron consigo la necesidad de llevar cuentas y de apuntar algunos hechos” (Brom, 2013). (Escobar A., 2016)

En base a esta teoría podemos decir que los ingresos datan desde los inicios de la propia Humanidad. En efecto, desde que el hombre comprendió la importancia de sus ingresos, ha necesitado llevar cuentas, guardar registros y dejar constancia de datos relativos a su vida económica y a su patrimonio: bienes que recolectaba, elaboraba, cazaba, consumía y poseía; bienes que almacenaba; bienes que prestaba o bienes que daba en custodia de un tercero; etc.

Para fortalecer lo anteriormente expuesto definimos entonces los ingresos como el incremento de los activos o el decremento de los pasivos de una entidad, durante un periodo contable, con un impacto favorable en la utilidad o pérdida neta o, en su caso, en el cambio neto en el patrimonio contable y, consecuentemente, en el capital ganado o patrimonio contable, respectivamente.

Actualmente la economía del mundo entero se está viendo afectada por un sin número de factores debido a la crisis que la gran mayoría de países están atravesando incluido Ecuador, y precisamente esto ha generado que muchas empresas se vean afectadas a mayor o menor escala llegando en ocasiones a cierres definitivos de las mismas.

Sin embargo una de las medidas más utilizadas para que no se llegue a esto es “realizar un análisis financiero de la entidad para poder diagnosticar y a su vez fortalecer la empresa para no llegar a instancias tan lamentables como es el cierre”. Anzil, F. (2012)

A través del análisis, es posible estudiar los límites, las características y las posibles soluciones de un problema financiero, por otra parte, procede de finanzas, que es un concepto vinculado a los bienes y los caudales.

La noción de finanzas se utiliza para nombrar al estudio de la circulación del dinero entre individuos, empresas o Estados.

De acuerdo a Anzil, F. (2012)

El estudio financiero es el análisis de la capacidad de una empresa para ser sustentable viable, y rentable en el tiempo.



El estudio financiero es una parte fundamental de la evaluación de un proyecto de inversión. El cual puede analizar un nuevo emprendimiento, una organización en marcha o bien una nueva inversión para una empresa como puede ser la creación de una nueva área de negocios, la compra de otra empresa o una inversión en una nueva planta de producción.

Para realizar este estudio se utiliza información de varias fuentes, como por ejemplo estimaciones de ventas futuras costos, inversiones a realizar estudios de mercado, de demanda, costos laborales costos de financiamiento, estructura impositiva, etc.

La viabilidad de una organización consiste en su capacidad para mantenerse operando en el tiempo. En las empresas, la viabilidad está íntimamente ligada con su rentabilidad. Hablamos de rentabilidad a largo plazo.

La viabilidad no necesariamente implica que siempre sea rentable. Usualmente hay periodos de tiempo en los que las empresas no son rentables. En los periodos iniciales de un

emprendimiento, la empresa debe incurrir en costos que otorgan beneficios en el futuro.

En este caso, el estudio financiero deberá establecer si la empresa será capaz de sortear los periodos de rentabilidad negativa sin incurrir en cesación de pagos, y estimar en que momento la rentabilidad será positiva y la relación entre la rentabilidad y el capital invertido o los activos” Anzil, F. (2012)

Una parte importante es la capacidad de financiación de que dispone la empresa y el costo de la misma. ¿Cómo puede obtener capital una empresa? Algunas formas pueden ser:

- Ingresos netos por operaciones,
- Aportes de capital de los socios,
- Incorporación de nuevos socios
- Disponibilidad de capital por aportes iniciales,
- Disponibilidad de fondos por resultados acumulados,
- Préstamos bancarios,
- Prestamos gubernamentales,
- Liquidación de activos,
- Créditos de proveedores, etc.

El análisis financiero puede generar ratios financieros que permitan a los niveles superiores de la administración, tener una visión de la “salud financiera” de la empresa. Algunos ratios usados son:

- Rentabilidad financiera

Rentabilidad financiera = Beneficio Neto / Patrimonio Neto

Es decir, cuales la tasa de beneficio para los recursos invertidos. Hay que tener en cuenta que se trata de una cifra estática, que no tiene en cuenta la evolución intertemporal de las variables, es decir, podemos tener una rentabilidad del 50% en el primer periodo, pero luego la misma puede disminuir y ser negativa para el resto de los periodos, en este caso, la rentabilidad rentable, cuando en realidad los beneficios económicos ni siquiera alcanza para cubrir la inversión inicial. Anzil, F. (2012)

En ingles la rentabilidad financiera se denomina ROE (Return On Equity)

- Rentabilidad económica

Rentabilidad económica = Beneficio Económico / Activo Total

El beneficio económico, a diferencia del beneficio neto, no tiene en cuenta los impuestos variables, como el impuesto los ingresos brutos o al valor agregado, ni los intereses de la financiación. El activo total no solo tiene en cuenta el patrimonio neto sino también el pasivo.

La rentabilidad económica expresa la eficiencia de una empresa independientemente de la fuente de los fondos, los costos de financiamiento y de la política tributaria del país. Anzil, F. (2012)

En ingles, la rentabilidad económica se denomina ROA (Return On Assets)

- Ratio PER

En ingles, Price Earnings Ratio.

PER= Precio de Mercado por acción /Beneficio Anual por acción

Indica la relación entre la cotización de la acción de una empresa y su beneficio anual. Se utiliza frecuentemente para comparar empresas de un mismo sector, en el análisis fundamental.

Los ratios financieros son simplificaciones que no indican la viabilidad financiera de la empresa en el futuro. Generalmente se utilizan varios ratios simultáneamente y se compran con diferentes periodos de tiempo y con los ratios de otras empresas del mismo sector. Utilizar un ratio por si dolo, sin compararlo con otros periodos u otras empresas, puede llevar a errores. Al mismo tiempo, cuestiones contables puede alterar los ratios significativamente. Anzil, F. (2012)

Por ejemplos la forma de calcular la depreciación de los activos puede influir en el valor del patrimonio reto y de este modo en los ratios financieros.

De acuerdo a lo investigado por Ochoa, G. (2002)

El análisis financiero es un proceso de selección, relación y evaluación de información financiera compuesto por diversas técnicas y herramientas contables cuyo objetivo es proporcionar sólidas bases de conocimiento para tomar decisiones en el mundo de los negocios. El análisis de los estados financieros es la información en la cual se basan los grupos de usuarios externos a las empresas para tomar las decisiones con respecto a las mismas. El analista, interno o externo, debe conocer a la perfección todos los estados financieros de la empresa que analiza así como los aspectos no monetarios de la misma y las condiciones económicas generales que pueden afectarla. Evaluar la rentabilidad financiera de una empresa implica relacionar las utilidades logradas con la inversión que las originó. Una de las

más importantes funciones financieras destinadas a generar utilidades es la función de ventas, la cual debe lograr una adecuada relación entre los precios a los que se venden los productos y servicios y los costos necesarios para elaborarlos. Uno de los más importantes indicadores para medir la rentabilidad del capital es el de la ruta lograda en el ejercicio. La estructura de financiamiento se puede dividir en pasivos y capital. La utilidad meta depende de tres factores; ventas, costos y gastos de operación y gastos financieros. Utilizar financiamiento implica generar un gasto para la empresa y un rendimiento para el acreedor. Evaluar la condición financiera de una empresa consiste en analizar si la misma tiene la capacidad para cubrir los compromisos que ha contraído. La liquidez se mide por la capacidad cuantitativa y la posibilidad temporal de cumplir con los compromisos de corto plazo. La solvencia es la capacidad de la empresa de cumplir con sus compromisos a largo plazo. (pág. 277)

Según Ochoa, G. (2002) El objetivo del análisis financiero es resolver dudas sobre la rentabilidad y buena condición financiera

Los estados financieros son registros de transacciones pasadas, y los usuarios externos los estudian como evidencia del funcionamiento de un negocio en el pasado, lo cual puede ser útil para predecir su comportamiento futuro. Sin embargo, la historia de una empresa no necesariamente tiene que repetirse en el futuro. Por ejemplo, las empresas que fueron exitosas en México antes de la apertura comercial, o necesariamente continuaron siéndolo después de esta e incluso algunas desaparecieron porque sus precios o sus productos no podían competir con los de empresas extranjeras; la apertura puso de manifiesto que muchas

de estas empresas habían tenido éxito porque estuvieron protegidas y no porque fueron realmente competitivas e calidad o precio. (pág. 279)

En base a lo anteriormente indicado y de acuerdo a las necesidades de la compañía TAGSA, nos enfocaremos específicamente en los ingresos aeronáuticos nacionales.

Los acuerdos de servicios para concesiones son acuerdos mediante los cuales un gobierno u otro cuerpo otorgan contratos a operadores privados para la prestación de servicios públicos tales como carreteras, distribución de energía, aeropuertos, cárceles u hospitales.

A continuación exponemos los antecedentes del contrato al que se refiere este estudio.

La empresa TAGSA es una sociedad anónima nacional cuyos capitales son de origen ecuatorianos y argentinos, y fue adjudicada con la concesión del Aeropuerto de Guayaquil el día 30 de diciembre de 2003, luego de intervenir en libre competencia con dos consorcios adicionales en un concurso público nacional e internacional realizado por la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil.

Las bases para el concurso de licitación fueron elaboradas por una firma consultora internacional integrada por Lufthansa Consulting (técnico), Banco Bilbao Viscaya y Argentaria (financiero), y Holland & Knight (legal), consorcio que ganó un concurso público internacional y cuyo costo fue financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo a través del CONAM.

Por esta concesión que tiene un período de “15 años y 6 meses, la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil recibe el 50.25% de los ingresos brutos regulados. Los dineros entregados a la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil por concepto del 50.25% se depositan en un fondo fiduciario que

coadyuvará al financiamiento del aeropuerto en la zona Daular cuando los parámetros de crecimiento indiquen que es necesario el traslado a dicho aeropuerto. Hasta la fecha, los estudios aeronáuticos están muy avanzados por parte de la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil”.

El control aéreo es responsabilidad del Estado, a través de la Dirección General de Aviación Civil y esta labor no puede ser concesionada. Por esta actividad la Dirección General de Aviación Civil recibe tasas por sobrevuelo y protección al vuelo, además del valor que recibe por galón de combustible vendido a los aviones y \$5 por cada viajero internacional que utiliza el aeropuerto al salir del país. (Dirección General de Aviación Civil, 2017)

Finalmente, la concesionaria TAGSA deberá, en el transcurso de los 15 años y seis meses, mantener todas las instalaciones, incluyendo la pista, según los más altos parámetros de confort y seguridad como lo establece el contrato de concesión, y construir:

- a) Una Terminal de carga;
- b) Un hangar de mantenimiento; y,
- c) Una nueva plataforma de aviación general

Antecedentes referenciales

Tema: “La generación de ingresos comerciales en los aeropuertos españoles” (Rendeiro & López del Pino, 2014)

<https://acceda.ulpgc.es:8443/bitstream/10553/260/1/667.pdf>

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

La Constitución Política de la República de Ecuador en el primer párrafo de su artículo 225, indica:

Art. 225.-El sector público comprende:

2. Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.
3. Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.
4. Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.

Esto se refiere a la obligación que tiene el Estado de impulsar por medio de la descentralización y la desconcentración, el desarrollo del país, el fortalecimiento de las entidades seccionales, la distribución de los ingresos públicos y de la riqueza.

A través de este artículo dispone que el gobierno central transfiera las funciones, atribuciones y responsabilidades y en la misma magnitud también transfiere los recursos equivalentes a dichas responsabilidades.

Adicional a lo anteriormente expuesto también trata de que la descentralización, será obligatoria cuando la autoridad seccional la solicite y tenga capacidad operativa para asumirla.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en su Art.- 324 expresa lo siguiente:

El ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado, publicará todas las normas aprobadas en su gaceta oficial y en el dominio web de la institución; si se tratase de normas de carácter tributario, además, las promulgará y remitirá para su publicación en el Registro Oficial. Posterior a su

promulgación, remitirá en archivo digital las gacetas oficiales a la Asamblea Nacional. El Presidente de la Asamblea Nacional dispondrá la creación de un archivo digital y un banco nacional de información de público acceso que contengan las normativas locales de los gobiernos autónomos descentralizados con fines de información, registro y codificación. La remisión de estos archivos se la hará de manera directa o a través de la entidad asociativa a la que pertenece el respectivo nivel de gobierno. La información será remitida dentro de los noventa días posteriores a su expedición.

La Ley de Modernización del Estado en su art.5 expresa lo siguiente:

Artículo 5.- Principales acciones

El proceso de modernización de la gestión del Estado se sustenta fundamentalmente en las siguientes acciones:

- a)** Priorización de la labor de desarrollo social en beneficio de los sectores menos favorecidos, mejorando, entre otras acciones, la prestación de los servicios públicos.

- b)** Concertación, con la participación de la sociedad civil y las fuerzas políticas, diseñando una visión compartida y planes multianuales, estratégicos y sustentables

- c)** Descentralización, a través del fortalecimiento de los Gobiernos Locales y Regionales y la gradual transferencia de funciones.

- d) Mayor eficiencia en la utilización de los recursos del Estado, por lo tanto, se elimina la duplicidad o superposición de competencias, funciones y atribuciones entre sectores y entidades o entre funcionarios y servidores.

- e) Revalorización de la Carrera Pública, se pone especial énfasis en el principio de la ética pública y la especialización así como el respeto al Estado de Derecho.

- f) Institucionalización de la evaluación de la gestión por resultados, a través del uso de modernos recursos tecnológicos, la planificación estratégica y concertada, la rendición pública y periódica de cuentas y la transparencia a fin de garantizar canales que permitan el control de las acciones del Estado.

- g) Regulación de las relaciones intersectoriales

Este artículo considera a la descentralización y desconcentración de las actividades administrativas y recursos del sector público, como una de las áreas importantes para el proceso de modernización del Estado.

Ley para la promoción de la Inversión y participación ciudadana, sobre las reformas a la Ley de Aviación Civil, indica lo siguiente:

Art. 71.- Sustituyese el artículo 1 por el siguiente:

Art. 1.- Corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano. Asimismo, le corresponde la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado, con arreglo a las disposiciones de esta ley, del Código Aeronáutico, reglamentos y regulaciones técnicas, que deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, de la cual el Ecuador es signatario.

De acuerdo con la Constitución Política de la República y la Ley de Modernización del Estado se podrá delegar a la iniciativa privada, a través de cualquier modalidad reconocida por la ley, los aeródromos y aeropuertos existentes en el país a empresas nacionales o extranjeras que, mediante una licitación, presenten las condiciones más favorables al desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales, sin excluir la posibilidad de la construcción y operación de nuevos aeródromos o aeropuertos.

Previa autorización del Presidente de la República emitida mediante decreto ejecutivo, los municipios podrán construir, administrar y mantener aeropuertos. Para el efecto, podrán ejercer estas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo a la Ley.”

Esto determina que los municipios, previa autorización del Presidente de la República emitida mediante Decreto Ejecutivo, podrán construir, administrar y mantener aeropuertos; y para realizar esto, podrán ejercer dichas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo con la ley.

Art. 29.- Agréguese las siguientes disposiciones transitorias a la Ley de Modernización del Estado:

“... A efectos de cumplir con lo dispuesto en la Constitución respecto del transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial y de las actividades aeroportuarias y portuarias y hasta cuando se reformen las leyes respectivas, se faculta al Presidente de la República para reorganizar los directorios de las entidades y empresas respectivas a fin de convertirlas en entidades autónomas. En la integración de los directorios se observará lo dispuesto en el art. 123 de la Constitución Política para evitar conflictos de intereses. En los directorios podrán participar delegados de las entidades de la fuerza pública”.

“... Los procesos para la solución de controversias iniciados con anterioridad a la vigencia de esta ley, que actualmente se encuentren en trámite ante los jueces de lo civil y cortes superiores, continuarán sustanciándose hasta su terminación y ejecución en esos mismos órganos judiciales. Los recursos de casación interpuestos serán resueltos por las mismas salas que los conocen a la vigencia de esta ley.”

“... Los directivos, funcionarios, empleados y trabajadores que fueren sido sancionados legalmente con destitución en cualesquiera de las instituciones y empresas del Estado y sector público, no podrán ser reincorporados a estas, sin excepción alguna. Quienes se encontraren incurso en esta prohibición y estuviesen cumpliendo funciones públicas, cesarán automáticamente en el cargo, sin derecho a indemnización ni recurso legal alguno.”

Ordenanza reformativa a la “Ordenanza que fija las tarifas máximas que la sociedad concesionaria del sistema aeroportuario de Guayaquil cobrará por los servicios que preste”

Artículo 1.- en el artículo 1 de la Ordenanza reformativa a la ordenanza que fija las tarifas máximas que en la sociedad concesionaria del sistema aeroportuario de Guayaquil cobrara por los servicios que preste, se sustituye e incorpora lo siguiente:

Se sustituye el número “5. Servicio de seguridad” con el siguiente texto:

“5 servicio de seguridad: las tarifas máximas por concepto de servicios de seguridad a ser cobrada por el concesionario serán:

5.1 Pasajeros en vuelos internacionales: cuatro 97/100 dólares de los estados Unidos de América (US \$ 4,97) por cada usuario que salga del país. Esta tasa incluye a todas las personas que utilicen el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo para salir del país, sea que lo hagan desde la terminal internacional u otro lugar dentro del aeropuerto.

5.2 Pasajeros en vuelos nacionales: cuatro 97/100 de los Estados Unidos de América (US \$ 4,97) por cada usuario que salga del aeropuerto en vuelo nacional. Esta tasa incluye a todas las personas que utilicen el aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo para salir de la ciudad sea que lo haga desde la terminal nacional u otro dentro del aeropuerto”.

2. se incorpora el número 8. Incentivos, a continuación del número 7. Cuyo contenido será el siguiente:

“8. INCENTIVOS.- con la finalidad de incentivar la apertura de nuevas rutas o el incremento de frecuencias en rutas existentes por parte de las aerolíneas en vuelos comerciales internacionales, se establecen los siguientes descuentos proporcionales y temporales a las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamiento.

8.1 Nuevas Rutas Directas: cuando las aerolíneas ya radicadas en el país o que recién inicien operaciones debidamente autorizadas conforme a la

legislación Ecuatoriana, abran nuevas rutas internacionales directas, es decir, nuevos destinos directos fuera del país y que tengan como origen y destino Guayaquil, la Sociedad concesionaria concederá los siguientes descuentos de las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamiento:

8.1.1 Durante el primer año contado desde el inicio de operaciones de la nueva ruta, el cien por ciento (100%) de las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamiento internacionales.

8.1.2 Durante el segundo año contado desde el inicio de operaciones de la nueva ruta directa, el setenta y cinco por ciento (75%) de las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamientos internacionales.

8.1.5 Durante el quinto año contado desde el inicio de operaciones de la nueva ruta directa el quince por ciento (15%) de las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamiento internacionales.

8.2 Incremento de Frecuencias en las rutas existentes.- cuando las aerolíneas en vuelos comerciales internacionales ya radicadas en el país incrementan frecuencias en la ruta existente, el cincuenta por ciento (50%) de las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamiento internacionales.

8.2.3 Durante el tercer año contado desde el inicio de operaciones de la nueva frecuencia en la ruta existente, el veinticinco por ciento (25%) de las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamiento internacionales.

8.2.4 Durante el cuarto año contado desde el inicio de operaciones de la nueva frecuencia en la ruta existente, el quince por ciento (15%) de las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamiento internacionales.

8.3 Requisitos y Temporalidad

8.3.1 Para las líneas aéreas que puedan acogerse a los incentivos citados anteriormente deberán remitir una solicitud debidamente fundamentada a la sociedad concesionaria, la que comunicará la Autoridad Aeroportuaria sobre la petición y procedencia del descuento en función de cumplir las condiciones establecidas en esta ordenanza será responsabilidad de la aerolínea tener al día todos los permisos y contratar todos los servicios y áreas que requiera

para la operación. La concesión de estos descuentos no incorpora ni implica aprobación de otro tipo, ni obliga a la sociedad concesionaria a entregar aéreas y otros servicios. Estos descuentos no proceden en caso de vuelos chárter o privados. Los descuentos se otorgaran por una sola ocasión en el caso de cada ruta o frecuencia incrementada a una ruta existente.

8.3.2 Temporalidad: en el caso de nuevas rutas internacionales a partir del sexto año las tarifas máximas que pagaran las aerolíneas serán las que correspondan a ese periodo, sin descuentos. Par las nuevas frecuencias en rutas existentes el cobro de las tarifas sin descuentos procederá desde el quinto año. Estos descuentos estarán vigentes siempre que la aerolínea mantenga activa las rutas señaladas en su petición, la aerolínea perderá el derecho al descuento y si reanuda la misma posteriormente la sociedad concesionaria procederá al cobro de las tarifas máximas previstas en la Ordenanza”

VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

Variable independiente: Ingresos aeronáuticos nacionales

La variable independiente se puede definir como su nombre lo indica que no depende de ningún otro factor.

Los ingresos aeronáuticos incluyen las tasas de aterrizaje, tarifas por estacionamiento de aeronaves, suministro de combustible, tarifa de salida de pasajeros, tarifas de utilización de pasarelas telescópicas y manipulación de mercancía. La tasa de pasajeros es el valor que se cobra al pasajero por el uso de las facilidades aeroportuarias, y que podrá ser recaudado por la aerolínea previamente autorizada para el efecto, bien sea en el tiquete o en cada aeropuerto, y debe ser cancelado por el pasajero.

Variable dependiente: Presupuesto

La variable dependiente, está ligada o depende de la variable independiente, en nuestro caso el análisis comparativo que vamos a realizar permitirá mostrar la influencia que tendrá la reducción de los ingresos aeronáuticos nacionales en el presupuesto.

El presupuesto es un plan de acción sistemático, orientado a cumplir una meta prevista, expresado en términos financieros, que debe cumplirse en determinado tiempo ya sea a corto, mediano o largo plazo bajo ciertas condiciones.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Accionista.- Poseedor de una o más acciones representativas de una fracción del capital de una sociedad.

Aerolínea.- Empresa o compañía dedicada al transporte aéreo.

Análisis comparativo.- Son el conjunto completo de estados financieros que la entidad emite, donde no sólo se recoge la información de ese año, sino que también muestran la misma información para uno o más períodos anteriores.

Beneficiarios.- Es la Persona que recibe o tiene Derecho para recibir Beneficios que resulten de ciertos actos.

Boleto aéreo.- es el comprobante de pago que sustenta la prestación de un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros.

Capital.- Es toda suma de dinero que no fue consumida por su propietario, sino que ha sido ahorrada y colocada en el mercado financiero, bien sea comprando acciones, obligaciones, Fondos Públicos, o bien haciendo imposiciones en entidades de depósito, etcétera, con la esperanza de obtener una renta posterior en forma de dividendos o intereses.

Concesión.- Otorgamiento que una empresa hace a otra, o a un particular, de vender y administrar sus productos en una localidad o país distinto.

Concesionario.- Dicho de una persona o de entidad: A la que se hace o transfiere una concesión.

Consortio.- Es la unión de varias entidades que, al compartir objetivos comunes, deciden aliarse en una estrategia conjunta. No se trata de una fusión de empresas sino que cada entidad mantiene su independencia pero adoptan un marco de relaciones con un propósito compartido.

Contrato.- Pacto o convenio, oral o escrito, entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas.

Contractual.- Que se deriva del contrato.

Contraprestación.- Prestación que debe una parte contratante por razón de la que ha recibido o debe recibir de la otra.

Costo.- Es el gasto económico que representa la fabricación de un producto o la prestación de un servicio.

Demanda.- Disposición de un agente económico para pagar, pudiendo hacerlo, el precio de una determinada mercancía.

Emisión de obligaciones.- Operación de crédito utilizada por los empresarios como medio de financiación para la obtención de recursos mediante endeudamiento que se retribuye pagando un tipo de interés

Entidad.- Compañía dedicada a conceder préstamos a sociedades y particulares, y que, al contrario de los bancos, no recibe depósitos sino que se financia a través de otras instituciones o fuentes del mercado.

Estrategia.- Serie de acciones muy meditadas, encaminadas hacia un fin determinado.

Factor de ocupación.- Capacidad usada en relación a la capacidad total de pasajeros que puede abarcar una aeronave.

Financiamiento.- acción y efecto de financiar un proyecto o actividad económica.

Frecuencia.- Es la operación de vuelos que realiza una aerolínea.

Impacto.- Efecto inmediato a corto plazo que surge de la alteración de alguna variable económica.

Indicadores.- Índices en cifras que indican la evolución de cierta magnitud económica o financiera.

Oferta.- Exposición pública que hace de las mercancías en solicitud de ventas.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

La empresa Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA fue creada el 16 de febrero del 2004 y es la encargada directa de la operación y administración del Aeropuerto de la ciudad de Guayaquil.

Los ingresos que percibe TAGSA se encuentran divididos en aeronáuticos y no aeronáuticos, dentro de los aeronáuticos están contempladas todas la tarifas aeroportuarias, las cuales se encuentran reguladas por la Dirección General de Aviación Civil, mientras que los no aeronáuticos que dividen en ingresos por arrendamiento, exposiciones comerciales, handling, tiendas libres de impuestos, catering, bares y restaurantes, publicidad, coches de alquiler, aparcamiento, y otros.

TAGSA tiene la responsabilidad de encontrarse operativa las 24 horas del día brindando todos los servicios respectivos al sistema aeroportuario.

Sus socios son las compañías: DELLAIR SERVICES S.A., CORPORACION AEROPORTUARIA y ORMOND GROUP S.A., constituidas bajo las leyes de Ecuador, Argentina y Panamá respectivamente. (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A., 2017)

Corporación América S.A., que “es la empresa operadora del Aeropuerto de Guayaquil, está relacionada en forma directa con las empresas que realizan la operación de 53 aeropuertos en todo el mundo, todo el sistema aeroportuario de la República Argentina, los aeropuertos de Montevideo y de Punta del Este en Uruguay, y el aeropuerto de Armenia (Zvartnots) (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A., 2017)

Misión

Administrar, operar y mejorar el aeropuerto de la ciudad de Guayaquil con los más altos estándares de seguridad, servicio y calidad, a fin de satisfacer las necesidades de todos sus usuarios y clientes

Visión

Ser el mejor aeropuerto del país y uno de los mejores de América y el mundo por su excelencia, seguridad y calidad de servicio

Responsabilidad social

“TAGSA es una empresa responsable y comprometida con la constitución de una sociedad justa y con iguales oportunidades para todos”. (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A., 2017)

“Contamos con un grupo humano preparado en colaboración con el Centro Fasinarm, quienes realizan la labor de recolección y distribución de los carros porta-equipajes del aeropuerto, permitiéndonos compartir con ellos la experiencia de trabajar” (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A., 2017)

Adicionalmente tenemos implementada una cultura en prevención de riesgos en cumplimiento de las normas legales y reglamentarias vigentes, la cual

está orientada a garantizar la seguridad y salud de los trabajadores.
(Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A., 2017)

Política ambiental

TAGSA es una empresa completamente comprometida con el bienestar ambiental, por ello cuenta con un departamento especializado de Seguridad Industrial y Medio Ambiente quienes diariamente se encargan de la supervisión respecto del cumplimiento de las normas de protección ambiental.

Clientes

Los principales clientes de la empresa Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA son los siguientes:

- Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.
- Aerolíneas Galápagos S.A. AEROGAL
- TAME Línea Aérea del Ecuador
- Compañía Panameña de Aviación S.A.
- American Airlines INC.
- KLM Royal Dutch Airlines

Quienes representan el 67% de las ventas totales, la diferencia se encuentra distribuida en diversos clientes. (Véase cuadro 1, Grafico #1)

PRINCIPALES CLIENTES (Año 2016)		
Razón Social	Total	Valor %
Aerolane	17,61	31%
Aerogal	10,50	18%
Tame	9,25	16%
Copa	7,41	13%
American Airlines	7,01	12%
KLM	5,15	9%
Total Clientes	56,92	100%

Cuadro N°1 Elaborado: Josseline Segarra
Fuente: TAGSA
Totales expresados en millones de \$



Proveedores

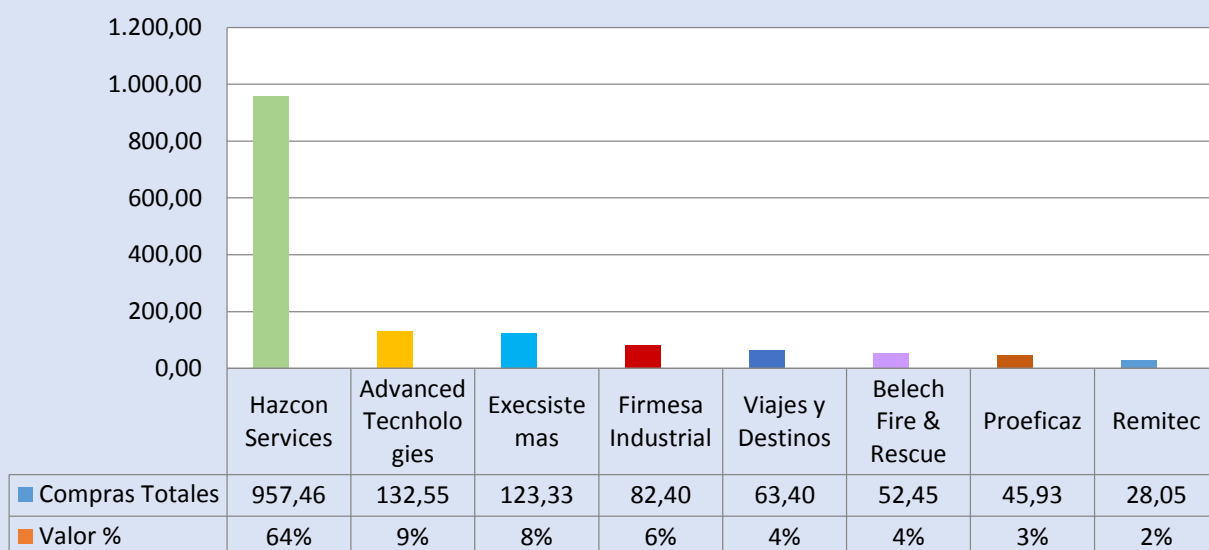
Los principales proveedores de la empresa Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA son los siguientes:

- Hazcon Services
- Advanced Technologies
- Firmesa Industrial
- Viajes y Destinos
- Execsistemas
- Proeficaz
- Remitec
- Belech Fire & Rescue
- Saeg Engineering Group
- Glidepath Perú S.A.
- Glidepath Limited
- Schep Latin America

Dentro de los proveedores mencionados se encuentran los más relevantes nacionales e internacionales. (Véase cuadro 2-3, Grafico #2 y #3)

PRINCIPALES PROVEEDORES NACIONALES (Año 2016)		
Razón Social	Total	Valor %
Hazcon Services	957,46	64%
Advanced Technologies	132,55	9%
Execsistemas	123,33	8%
Firmesa Industrial	82,40	6%
Viajes y Destinos	63,40	4%
Belech Fire & Rescue	52,45	4%
Proeficaz	45,93	3%
Remitec	28,05	2%
Total Proveedores Nacionales	1.485,56	100%
Cuadro N°2 Elaborado: Josseline Segarra Fuente: TAGSA Totales expresados en miles de \$		

Principales Proveedores Nacionales



*Compras Totales consideradas en miles de \$

Gráfico #2 Elaborado: Josseline Segarra

Fuente: TAGSA

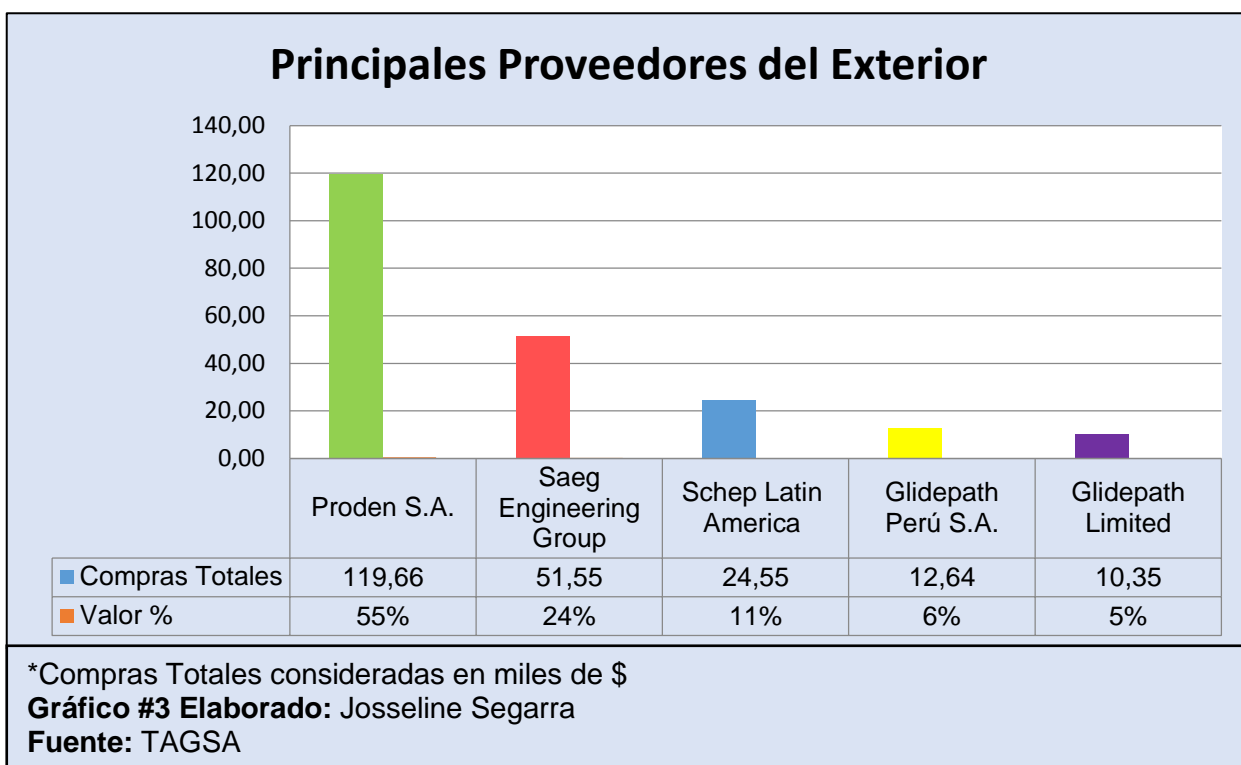
PRINCIPALES PROVEEDORES DEL EXTERIOR (Año 2016)

Razón Social	Total	Valor %
Proden S.A.	119,66	55%
Saeg Engineering Group	51,55	23%
Schep Latin America	24,55	11%
Glidepath Perú S.A.	12,64	6%
Glidepath Limited	10,35	5%
Total Proveedores del Exterior	\$218,75	100%

Cuadro N°3 Elaborado: Josseline Segarra

Fuente: TAGSA

Totales expresados en miles de \$



Nuestra principal competencia es el “Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito” quien se encuentra concesionado por la Corporación Quiport S.A. la misma que está a cargo del servicio aeroportuario. (Aeropuerto de Quito, 2017)

Servicios

Nuestros principales servicios son los que corresponden a toda la operación aeroportuaria además de los servicios comerciales como gastronomía, parking, rentadoras de vehículos entre otros.

Análisis económico

A continuación realizaremos un análisis económico de la empresa Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA aplicando los siguientes indicadores financieros:

Liquidez			
Razón Circulante	Activo Circulante	<u>18.133.947,44</u>	1,79
	Pasivo Circulante	<u>10.126.597,33</u>	
Rotación de C X C	Ventas	<u>41.448.603,32</u>	4,61
	C X C	<u>8.999.115,06</u>	

Rentabilidad				
Rotación de Activos	<u>Ventas</u>	=	<u>41.448.603,32</u>	0,52
	Activos		<u>79.727.318,16</u>	
Margen Neto	<u>Utilidad Neta</u>		<u>8.276.670,06</u>	0,20
	Ventas		<u>41.448.603,32</u>	

Metodología

En todo trabajo de investigación se tiene que definir en forma adecuada los métodos, metodologías, técnicas y procedimientos que se van a utilizar con la finalidad de observar la realidad con claridad y encontrar soluciones que conlleven a la solución del problema.

Según Adolfo Sánchez Barón (2003) dice:

(Adolfo, 2006) Se puede entender por metodología el proceso general de planificación previo al estudio de un fenómeno, ya sea para describir explicar o transformar la realidad. Además, es necesario distinguir entre el método

científico general, común para todas las ciencias positivas, del método de investigación propio de una disciplina, en este caso educativa, condicionada por su objeto de estudio (pág.41).

De acuerdo a lo anteriormente expuesto podemos decir que toda investigación forma parte de un proceso sistemático ordenado para determinar un resultado de acuerdo al desarrollo que se emplee en la misma, con el fin de alcanzar el objetivo planteado.

Según lo investigado por Bernal Torres (2006) “Es importante señalar que el método de investigación, es otro tema polémico en el ámbito del conocimiento científico”.

Para Hugo Cerda (2000) en Bernal Torres (2006) “uno de los problemas más agudos y complejos que debe enfrentar en la actualidad cualquier individuo que quiera investigar es, sin lugar a dudas, la gran cantidad de métodos, técnicas e instrumentos que existen como opciones”. (pág. 54)

Los cuales, a la vez, forman parte de un número ilimitado de paradigmas, posturas epistemológicas y escuelas filosóficas, cuyo volumen y diversidad desconciertan. (pág. 54)

No obstante “la consideración anterior, para efectos del presente texto, y siguiendo a Bonilla y Rodríguez, el método científico se entiende como el conjunto de postulados, reglas y normas para el estudio y la solución de los problemas de investigación”. (Bernal Torres, 2006, pág. 55)

Que son institucionalizados por el denominado científico se refiere al conjunto de procedimientos que, valiéndose de los instrumentos o las técnicas necesarias, examina y soluciona un problema o conjunto de problemas de investigación”. (Bernal Torres, 2006, pág. 55)

Por otro lado, “el método tiene que ver con la metodología que, de acuerdo con Cerda, se examina desde dos perspectivas”:

“La metodología como parte de la lógica que se ocupa del estudio de los métodos, que, en palabras de Kaplan, es “el estudio (descripción, explicación y justificación) de los métodos de investigación y no los métodos en sí”

- a) La metodología comprendida como “el conjunto de aspectos operativos del proceso investigativo, y que es la concepción más conocida en el ambiente académico en general. Por ello, cuando se alude a la investigación es usual que se tienen a la cuenta para realizar un estudio”. (Bernal Torres, 2006)

De acuerdo con Cerda, y en relación con el método científico, históricamente en la investigación científica han predominado tres métodos científicos básicos:

1. El baconiano, que postula el desarrollo de la inducción.
2. El galileano que postula la experimentación.
3. El cartesiano, que postula la duda fundamentada en el análisis y la síntesis de los problemas.

Diseño de investigación

Según (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014) dice: “El termino diseño se refiere al plan o estrategia concebida para obtener la información que se desea con el fin de responder al planteamiento del problema. En el enfoque cuantitativo, el investigador utiliza su o sus diseños para analizar la certeza de las hipótesis formuladas en un contexto en particular o para aportar evidencia respecto de los lineamientos de la investigación (si es que se tienen hipótesis)” (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014)

Sugerimos a quien se inicia dentro de la investigación comenzar con estudios que se basen en un solo diseño y, posteriormente, desarrollar estudios que impliquen más de un diseño, si es que la situación de investigación así lo requiere. Utilizar más de un diseño eleva considerablemente los costos de la investigación.

El diseño constituirá el plan o la estrategia que se debe desarrollar para obtener la información que se requiere en una investigación.

Modalidad de la investigación

Uno de los métodos que aplicaremos en el proyecto es el método científico.

Según Illescas Simón, (2005) dice:

“Método es la organización racional y bien calculada, de los recursos disponibles y de los pasos más adecuados para alcanzar el objetivo de una manera segura, económica y eficiente” (Illescas, 2005)

Podemos decir que debemos organizarnos y hacer buen uso de las herramientas a utilizarse en el proyecto para minimizar riesgos y lograr nuestro objetivo.

El proyecto responde a tres tipos de investigación fundamentalmente: el descriptiva, la correlacionar y la explicativa.

Investigación descriptiva

Según (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014) dice: “Se busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es

indicar cómo se relacionan éstas”. (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014, pág. 92)

Según (Behar, Daniel, 2008) dice: “Sirven para analizar como es y cómo se manifiesta un fenómeno y sus componentes. Permiten detallar el fenómeno estudiado básicamente a través de la medición de uno o más de sus atributos. Por ejemplo la investigación en Ciencias Sociales se ocupa de la descripción de las características que identifican los diferentes elementos y componentes y, su interrelación. El conocimiento será de mayor profundidad que el exploratorio”. (Behar, Daniel, 2008, pág. 19)

Investigación correlacional

Según (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014) dice: “Este tipo de estudios tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto en particular. En ocasiones sólo se analiza la relación entre dos variables, pero con frecuencia se ubican en el estudio vínculos entre tres, cuatro o más variables.

Para evaluar el grado de asociación entre dos o más variables, los estudios correlacional es primero se mide una de éstas, y después se cuantifican, analizan y establecen las vinculaciones. Tales correlaciones se sustentan en hipótesis sometidas a pruebas”. (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014, pág. 93)

Según, (Behar, Daniel, 2008) dice: “El investigador pretende visualizar cómo ser relacionado o vinculan diversos fenómenos entre sí, o si por el contrario no existe relación entre ellos. Lo principal de estos estudios es saber cómo se puede comportar una variable conociendo el comportamiento de otra variable relacionada (evalúan el grado de relación entre dos variables)”. (Behar, Daniel, 2008, pág. 19)

Investigación explicativa

Según (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014) dice: “Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por qué se relacionan dos o más variables”. (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014, pág. 95)

Según (Behar, Daniel, 2008) dice: “Buscan encontrar razones o causas que ocasionan ciertos fenómenos su objetivo último es explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se da éste”.

“Están orientados a la comprobación de hipótesis causales; esto es, identificación y análisis de las causas (variables independientes) y sus resultados, los que se expresan en hechos verificables (variables dependientes). Los estudios de este tipo implican esfuerzos del investigador y una gran capacidad de análisis, síntesis e interpretación. Así mismo, debe señalar las razones por las cuales el estudio puede considerarse explicativo, su realización supone el ánimo de contribuir al desarrollo del conocimiento científico” (Behar, Daniel, 2008, pág. 18).

POBLACIÓN Y MUESTRA

Población.- Según (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014) dice:

Población o universo “es el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones.

Es preferible entonces establecer con claridad las características de la población, con la finalidad de delimitar cuáles serán los parámetros muestrales”. (pág. 239)

Podemos decir que población es el conjunto de individuos que forman parte del universo a considerarse para desarrollar la investigación.

Según D´Onofre (1977) dice:

Es el conjunto agregado del número de elementos, con caracteres comunes en un espacio y tiempo determinados sobre los cuales se pueden realizar observaciones. (pág.361)

La Población involucrada en el trabajo de investigación está compuesta por las siguientes personas:

Población	
Cargo	Número
Gerentes	3
Contador	1
Jefes de Áreas	2
Supervisor	1
Auditor Interno	1
Asistente de Auditoría	1
Asistentes Administrativos	8
Total	17
Cuadro N°4	
Elaborado: Josseline Segarra	

Muestra.- Según (Hernández, Baptista, & Fernández, Metodología de la Investigación, 2014):

“La muestra es un subgrupo de la población de interés (sobre el cual se recolectaran datos, y que tiene que definirse o delimitarse de antemano con precisión), este deberá ser representativo de la población”. (pág.236)

Según (Bernal Torres, 2006) dice:

Es la parte de la población que se selecciona, de la cual realmente se obtiene la información para el desarrollo del estudio y sobre la cual se efectuarán la medición y la observación de las variables objeto de estudio. (pág.161)

Técnicas de investigación

La investigación no tiene sentido sin las técnicas de recolección de datos. Estas técnicas conducen a la verificación del problema planteado. Cada tipo de investigación determinará las técnicas a utilizar y cada técnica establece sus herramientas, instrumentos o medios que serán empleados.

Todo lo que va a realizar el investigador tiene su apoyo en la técnica de la observación. Aunque utilice métodos diferentes, su marco metodológico de recogida de datos se centra en la técnica de la observación y el éxito o fracaso de la investigación dependerá de cual empleó.

La recolección de datos se refiere al uso de una gran diversidad de técnicas y que pueden ser utilizadas por el analista para desarrollar los sistemas de información, los cuales pueden ser la encuesta, la entrevista y la observación.

Según (Hernandez, baptista, & Fernadez, 2006) Las encuestas son investigaciones no experimentales transversales o transaccionales

descriptivas o correlacionales-causales, ya que a veces tienen los propósitos de unos u otros diseños y a veces de ambos. (pág.265)

Según, (Behar, Daniel, 2008) dice: “Las encuestas recogen información de una porción de la población de interés dependiendo el tamaño de la muestra en el propósito del estudio”. (Behar, Daniel, 2008)

La información “se le hacen las mismas preguntas en más o menos la misma manera. La intención de la encuesta no es describir los individuos particulares quienes, por azar, son parte de la muestra sino obtener un perfil compuesto de la población”. (Behar, Daniel, 2008, pág. 62)

Según (Behar, Daniel, 2008) dice:

“La entrevista, desde el punto de vista del método, es una forma específica de interacción social que tiene por objeto recolectar datos para una indagación. El investigador formula preguntas a las personas capaces de aportarle datos de interés, estableciendo un dialogo peculiar asimétrico, donde una de las partes busca recoger informaciones y la otra es la fuente de esas informaciones”. (Behar, Daniel, 2008, pág. 55)

Según, Bernal Cesar, (2010) dice:

La entrevista es una técnica que “consiste en recoger información mediante un proceso directo de comunicación entre entrevistador (es) y entrevistado (s), en el cual el entrevistado responde a cuestiones, previamente diseñadas en función de las dimensiones que se pretenden estudiar, planteadas por el entrevistador. (pág.256)

Según (Behar, Daniel, 2008) dice: “La observación consiste en el registro sistemático, valido y confiable del comportamiento o conducta manifiesta.

Puede utilizarse como instrumento de medición en muy diversas circunstancias. Es un método más utilizado por quienes están orientados conductualmente.

Puede servir para determinar la aceptación de un grupo respecto a su profesor, analizar conflictos familiares, eventos masivos, la aceptación de un producto en un supermercado, el comportamiento de discapacitados mentales, etc.”. (Behar, Daniel, 2008, págs. 68,69)

Según (Bernal Torres, 2006) dice:

La observación, como técnica de investigación científica, “es un proceso riguroso que permite conocer, de forma directa, el objeto de estudio para luego describir y analizar situaciones sobre la realidad estudiada”.

Técnicas	Instrumento
Encuesta	Cuestionario
Entrevista	Guía
Observación	Formularios
Cuadro N°5	
Elaborado por Josseline Segarra	

Procedimiento de la Investigación

En esta investigación hemos decidido utilizar la técnica de entrevista, la cual se compone de 10 preguntas referentes a la caída de pasajeros nacionales

del Aeropuerto Internacional de Guayaquil quien es administrado por la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA, la cual se le realizará a la Ing. Rocío Ruiz quien desempeña el cargo de Gerente Financiero.

Recolección de información

Para la obtención de la información a través de la entrevista, vamos a seguir el siguiente proceso:

- Solicitar aprobación a la Gerencia General para realizar la entrevista.
- Solicitar una cita con la Gerente Financiero para proceder con la entrevista.
- Desarrollar la entrevista mediante las preguntas formuladas, previamente se le explicará el objetivo de la misma.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto a continuación se detallan las preguntas en la cuales se basará la entrevista.

PREGUNTAS DE ENTREVISTA

- 1.- ¿Cuánto tiempo lleva desempeñando sus funciones como Gerente Financiero dentro de la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA?
- 2.- Dentro del tiempo que lleva desempeñando este cargo, ¿en qué momento considera que se empieza a evidenciar la caída de pasajeros nacionales?
- 3.- ¿Han realizado estudios sobre el tráfico de pasajeros nacionales?
- 4.- ¿Cuáles considera usted que han sido los factores que influyeron en la caída de pasajeros nacionales?
- 5.- ¿Qué impacto ha tenido a nivel de rentabilidad la caída de pasajeros nacionales?
- 6.- ¿Qué porcentaje representa lo percibido por tarifas de pasajeros nacionales dentro del primer semestre 2015 y 2016, referente al total de ingresos aeronáuticos de la compañía?
- 7.- ¿Qué medidas se están tomando para recuperar la caída de pasajeros nacionales?
- 8.- ¿Considera usted significativo el impacto que la caída de pasajeros nacionales pueda tener en el presupuesto 2017?
- 9.- ¿Cuál es el tiempo en el cual consideran podría recuperarse la caída de pasajeros nacionales?
- 10.- De continuar disminuyendo los pasajeros nacionales, ¿cómo le afectaría esto a la compañía?

CAPITULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS

La información proporcionada por la entrevistada a través de la técnica aplicada se la tabuló, para luego interpretar los resultados y así poder obtener las conclusiones y recomendaciones.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La presente entrevista tiene como objetivo conocer las razones por las cuales se generó una caída en los ingresos aeronáuticos nacionales dentro del primer semestre del año 2016 comparado con el mismo periodo del año 2015 y cómo influye esta situación en el presupuesto 2017 de la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA.

De acuerdo a la entrevista realizada analizaremos los resultados basados en la información proporcionada por la entrevistada, misma que se detalla a continuación:

1.- ¿Cuánto tiempo lleva desempeñando sus funciones como Gerente Financiero dentro de la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA?

Dentro de la compañía llevo 11 años ocupando el mismo cargo.

2.- Dentro del tiempo que lleva desempeñando este cargo, ¿en qué momento considera que se empieza a evidenciar la caída de pasajeros nacionales?

Se empieza a notar a finales del 2012 pero no fue muy significativo; sin embargo para el año 2013 si se empieza a sentir con mayor fuerza la caída de pasajeros nacionales, y esto se debe a que a partir del 1 de enero del 2012 el gobierno del presidente Ec. Rafael Correa anuncia la eliminación del subsidio al combustible de avión que no incluyan aeropuertos integralmente administrados por el Estado, y obviamente como nosotros somos concesionados no entramos en ese grupo.

Adicionalmente a ello en el 2013 se inaugura el nuevo Aeropuerto de Quito en Tababela y debido a la distancia tan extensa por la cual debían trasladarse para poder llegar hasta la ciudad de Quito, lo que les tomaba aproximadamente 2 horas y sumado a esto que por la ubicación en la que se encuentra este Aeropuerto suele tener retrasos en los vuelos debido al mal tiempo generó que los pasajeros empiecen a analizar qué tan conveniente les resultaba viajar de manera aérea ya que requiere de una inversión de tiempo muy alta.

3.-¿Han realizado estudios sobre el tráfico de pasajeros nacionales?

No, los estudios por tráfico de pasajeros son costosos; sin embargo nosotros manejamos nuestras propias estadísticas de acuerdo al número de pasajeros que nos reportan las aerolíneas por cada vuelo.

De esta manera incluso podemos determinar cuál es el destino preferido de los pasajeros nacionales.

4.-¿Cuáles considera usted que han sido los factores que influyeron en la caída de pasajeros nacionales?

Existen varios factores que a mi criterio influyeron dentro de esta caída y los puedo detallar de la siguiente manera:

- Eliminación de subsidio al combustible
- Incremento de precio en los boletos por parte de las aerolíneas
- Cambio de tarifas en los boletos aéreos
- Recesión económica
- Retraso o suspensión de los vuelos

Ya habíamos mencionado antes lo de la eliminación del subsidio para el combustible de avión, este fue un factor fundamental para el incremento de precio en los boletos por parte de las aerolíneas, ya que para estas empresas dicha eliminación representaba incurrir en gastos mayores por cada vuelo, por esto deciden aplicar un cambio en los boletos y crean las tarifas diferenciadas, lo cual consiste en el pago de un valor adicional de acuerdo al horario y día del vuelo, fila y número de asiento y la penalidad por cambio de fecha, tarifas que solo aplicaban para los boletos internacionales. Debido a estos cambios de precios y considerando la recesión económica por la que atraviesa el país es comprensible la contracción que existe en cuanto a lo que pasajeros nacionales se refiere.

Su selección	
☐ Vuelos	
Guayaquil	
Salida:	dom, 28 may 2017, 07:20
Quito	
Llegada:	dom, 28 may 2017, 08:10
.....	
Quito	
Salida:	dom, 28 may 2017, 20:40
Guayaquil	
Llegada:	dom, 28 may 2017, 21:30
.....	
1 ADULTO (12+Años):	USD 270,00
Suplementos:	USD 16,00
Impuestos:	USD 68,56
.....	
Total + Impuestos:	USD 354,56
.....	
Precio total:	USD 354,56

5.-¿Qué impacto ha tenido a nivel de rentabilidad la caída de pasajeros nacionales?

La hemos evidenciado pero no ha tenido mayor impacto, ya que nuestra principal fuente de ingresos sobre pasajeros es por internacionales. Esto se debe a la diferencia que existe entre la tarifa de pasajeros nacionales y la de los pasajeros internacionales.

6.-¿Qué porcentaje representa lo percibido por tarifas de pasajeros nacionales dentro del primer semestre 2015 y 2016, referente al total de ingresos aeronáuticos?

Hablando de manera porcentual, los pasajeros nacionales representan apenas un 14% lo demás corresponde a internacionales.

7.-¿Qué medidas se están tomando para recuperar la caída de pasajeros nacionales?

Actualmente sólo se han mantenido conversaciones con las compañías aéreas para tratar de que bajen los precios en sus boletos pero no se ha logrado ningún acuerdo.

8.-¿Considera usted significativo el impacto que la caída de pasajeros nacionales pueda tener en el presupuesto 2017?

No, ya que como lo mencioné anteriormente las tarifas de pasajeros nacionales representan sólo un 14%, aunque al final todo suma, no considero que tengamos una afectación muy relevante sobre nuestro presupuesto para el 2017.

9.-¿Cuál es el tiempo en el cual consideran podría recuperarse la caída de pasajeros nacionales?

No tenemos una percepción muy optimista sobre los pasajeros nacionales, esperamos que la tendencia decreciente al menos se mantenga y no siga bajando; aunque sinceramente no creo que disminuya más.

10.- ¿De continuar disminuyendo los pasajeros nacionales, como le afectaría esto a la compañía?

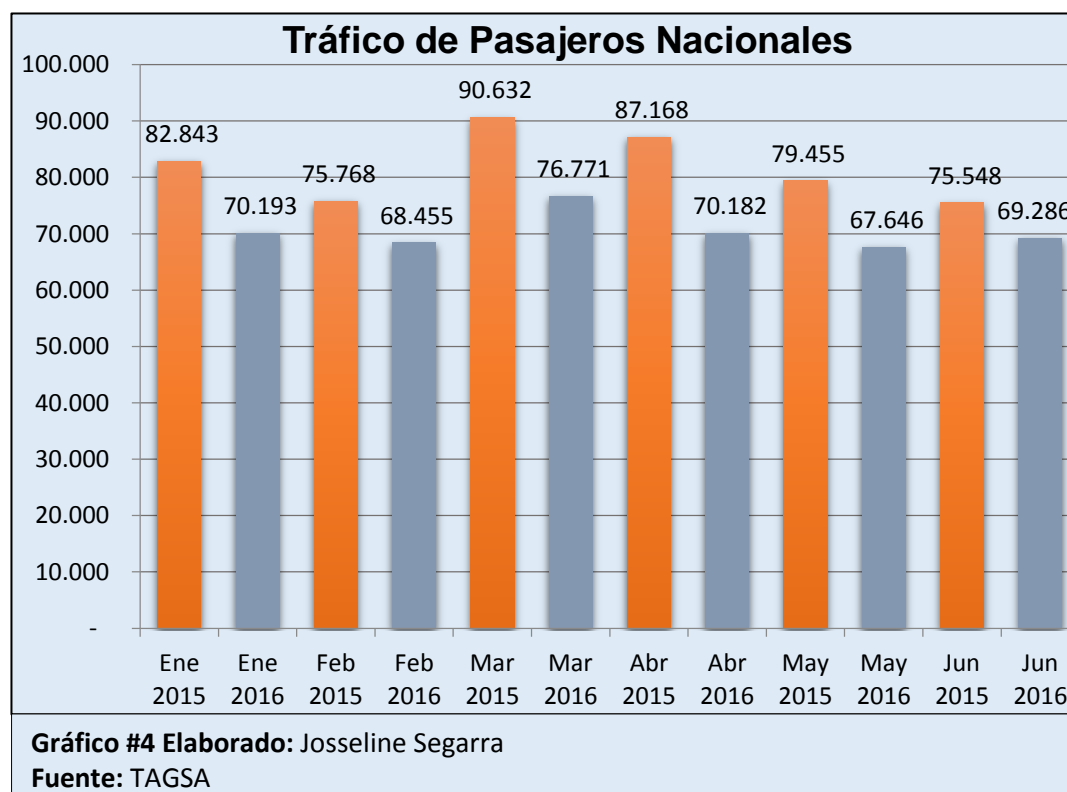
El impacto sería mínimo, pero en el peor de los escenarios si eso llegara a suceder, apuntaremos a seguir creciendo en lo internacional, ya que se debe considerar que nuestro país tiene un territorio pequeño y que existen otras alternativas viables para movilizarse desde una ciudad a otra, lo que no convierte al transporte aéreo en un medio tan necesario de traslado.

Tráfico de Pasajeros Nacionales

Basados en la información recopilada mediante la entrevista realizada a la Ing. Rocío Ruiz solicitamos los indicadores de pasajeros al Dpto. de facturación de la empresa TAGSA y procedimos con el siguiente análisis de tráfico de pasajeros nacionales. (Véase cuadro 6, Grafico #6)

Aerolínea	Ene 2015	Ene 2016	Feb 2015	Feb 2016	Mar 2015	Mar 2016	Abr 2015	Abr 2016	May 2015	May 2016	Jun 2015	Jun 2016
GRUPO LAN	35.055	28.426	29.975	29.441	37.403	33.477	33.731	30.736	30.901	29.750	30.717	30.154
TACA-AVIANCA	14.809	12.308	15.415	10.569	14.591	11.535	15.096	9.478	13.751	10.130	11.218	10.419
TAME	32.979	29.459	30.378	28.445	38.638	31.759	38.341	29.968	34.803	27.766	33.613	28.713
Total general	82.843	70.193	75.768	68.455	90.632	76.771	87.168	70.182	79.455	67.646	75.548	69.286

En el cuadro anteriormente expuesto podemos observar la variación numérica de pasajeros nacionales que existió entre el primer semestre del año 2015 y el primer semestre del año 2016, basados en el cual realizamos el siguiente gráfico.



PLAN DE MEJORAS

Basados en toda la información recabada y analizada sobre este trabajo de investigación proponemos el siguiente plan de mejoras:

Propuesta	Persona Responsable	¿Cómo?	¿Cuándo?	¿Cuánto?	¿Dónde?
Potencializar los Ingresos Comerciales	Gerente Comercial	Convocatoria para adjudicación de espacios comerciales y/o publicitarios	Enero 2017	\$ 3.500,00	AIJJO
Promover más convenciones dentro de la ciudad	Gerente Comercial	Creación de un Buró de Convenciones	Enero 2017	\$ 414.486,03	Comité de Turismo
Reducción en precio de los boletos nacionales	Gerencia General	Eliminación cobro de tasa anual	Enero 2017	\$ 17.875,05	AIJJO

La cual desarrollamos a continuación para mejor comprensión:

Potencializar los Ingresos Comerciales

Esta propuesta la ejecutaríamos realizando una convocatoria empresarial para adjudicar los espacios que tenemos disponibles en la actualidad o de los que ya están por vencer los contratos, la cual tendría lugar en uno de los salones del Hotel Holiday INN donde realizaríamos una presentación digital de nuestros espacios; además de proporcionar un portafolio completo de los espacios disponibles el cual lo desarrollaremos con nuestro personal de publicidad. La invitación se les haría llegar a las principales empresas y franquicias que operan dentro de nuestro país.

La convocatoria tendría la capacidad de recibir a 150 representantes de las diferentes empresas invitadas a quienes se les brindaría un coffee break y

parqueo sin ningún tipo de costo; dicho evento tendría una duración de 6 horas en total.

Cabe destacar que nuestros espacios publicitarios son muy variados y se dividen en diferentes tipos lo cual los vuelve aún más atractivo para los clientes que quieren posesionar mejor su marca causando un mayor impacto visual en los usuarios.

El principal objetivo de este evento es receptar todas las ofertas de los interesados para la posterior adjudicación de los espacios ya antes mencionados.

Promover más convenciones dentro de la ciudad

Esta quizás es la alternativa más rentable dentro de nuestro plan de mejoras ya que de ejecutarse no solo se vería beneficiada la empresa TAGSA sino también varios sectores empresariales e incluso el turismo de nuestra ciudad. Esta propuesta consiste en crear un buró de convenciones en conjunto con los organismos que conforman el “Comité Asesor de la Empresa Pública Municipal de Turismo, Promoción Cívica y Relaciones Internacionales de Guayaquil” que son:

- ❖ AHOTEGU Asociación Hotelera del Guayas.
- ❖ Cámara de Turismo de Guayaquil
- ❖ Federación de Cámaras de Turismo del Ecuador
- ❖ Cámara de Comercio de Guayaquil
- ❖ Ministerio de Turismo
- ❖ Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA
- ❖ Centro de Convenciones
- ❖ Operadores de Turismo Receptivo
- ❖ Representante de la Líneas Aéreas

Trabajando en conjunto con el Municipio de Guayaquil se crearía un fondo destinado a la organización de cada convención ya sea nacional o internacional que se realice dentro de la ciudad de Guayaquil.

Reducción en precio de los boletos nacionales

Esta propuesta consiste en proponerle a las aerolíneas una reducción en los precios de los boletos nacionales a cambio de brindarles como beneficio, la eliminación de la tasa anual por aeronave.

Mostrándoles mediante una presentación la caída de pasajeros nacionales que para ellos no es un problema ajeno a su economía, ya que son tan o incluso mayormente afectados que nosotros.

CONCLUSIONES

La presente investigación se ha dedicado al estudio de la reducción de ingresos aeronáuticos nacionales comprendido entre el primer semestre del año 2015 vs el primer semestre del 2016 y una vez realizado el estudio de factibilidad del presente proyecto, se obtuvo suficiente información que nos permite llegar a las siguientes conclusiones:

- De acuerdo a lo investigado podemos establecer que han existido varios factores que han contribuido con la reducción de los ingresos aeronáuticos nacionales, la cual es provocada directamente por la caída de pasajeros nacionales que venimos presentando desde el año 2013.
- Los factores que producen dicha caída son completamente externos, ya en su mayoría se producen debido a la inconformidad de los usuarios por los retrasos constantes en los vuelos; puntualmente hacia y desde la ciudad de Quito, en consecuencia al mal tiempo ocasionado por la ubicación geográfica del nuevo aeropuerto de la ciudad capital, sumado a los elevados precios que mantienen las aerolíneas respecto a las rutas nacionales. Lo cual convierte al transporte aéreo en una alternativa de movilización nada favorable.
- En base a nuestras estadísticas hemos evidenciado que la aerolínea TAME EP quien es elegida por una gran cantidad de usuarios para viajar debido al precio de sus boletos, contradictoriamente es quien mayor retraso presenta al momento de los vuelos, esto debido a que mantienen gran número de frecuencias pero con bajo factor de ocupación, lo que ocasiona que muchas veces decidan retrasar o en situaciones más extremas hasta suspender los mismos.

- Por lo antes evidenciado hemos elaborado un plan de mejoras considerando todos los factores que producen la caída de pasajeros para recuperar la reducción de los ingresos aeronáuticos nacionales.

RECOMENDACIONES

Luego de la evaluación y conclusión de la investigación considero prudente plantear las siguientes recomendaciones:

- Implementar un plan de marketing que dé a conocer de forma detallada los espacios publicitarios disponibles con los que cuenta el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo (AIJJO).
- Plantear a la Aerolínea TAME EP una reducción de sus frecuencias diarias para lograr un mejor factor de ocupación.
- Proponer a las aerolíneas que consideren la eliminación de las tarifas diferenciadas en los boletos nacionales.

BIBLIOGRAFIA

- Escobar A., M. (2016). <http://revistas.uexternado.edu.co/>. Recuperado el 19 de 09 de 2017, de <http://revistas.uexternado.edu.co/>: <http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/contad/article/view/4670/5421>
- (2005). En S. Illescas, *Métodos y Técnicas de Investigación* (pág. 78). Guayaquil.
- Aeropuerto de Quito. (2017). <http://www.quiport.com/es/>. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de <http://www.quiport.com/es/>
- Anzil, F. (2012). <http://www.zonaeconomica.com>. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de <http://www.zonaeconomica.com>: <http://www.zonaeconomica.com/estudio-financiero>
- Behar, D. (2008). En *Metodología de la Investigación* (pág. 17). Editorial Shalom.
- Behar, Daniel. (2008). *Metodología de la Investigación*. En Behar, *Metodología de la Investigación* (pág. 62). Editorial Shalom.
- Bernal Torres, C. A. (2006). *Metodología de la investigación para administración*. En Bernal, *Metodología de la investigación para administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (Segunda ed.). México D.F.: Pearson Educación de México.
- Dirección General de Aviación Civil. (2017). <http://www.aviacioncivil.gob.ec/>. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de <http://www.aviacioncivil.gob.ec/>: <http://www.aviacioncivil.gob.ec/>
- Hernandez, R., baptista, P., & Fernadez, C. (2006). *metodologia de la investigacion*. En Hernandez, *metodologia de la investigacion* (pág. 265). Mexico: Mcgraw-hill. Recuperado el 26 de 09 de 2017
- Hernández, R., Baptista, P., & Fernández, C. (2014). *Metodología de la Investigación*. En R. Hernández, P. Baptista, & C. Fernández, *Metodología de la Investigación* (Sexta ed.). México D.F.: McGRAW-HILL.
- Hernández, R., Baptista, P., & Fernández, C. (2014). *Metodología de la Investigación*. En hernandez, *Metodología de la Investigación* (Sexta ed., pág. 239). México D.F.: McGRAW-HILL.
- <http://metodologiadelainvcientifica.blogspot.com/>. (2017). <http://metodologiadelainvcientifica.blogspot.com/>. Obtenido de <http://metodologiadelainvcientifica.blogspot.com/>: <http://metodologiadelainvcientifica.blogspot.com/>
- <http://www.derechoecuador.com/>. (2017). <http://www.derechoecuador.com/>. Recuperado el 18 de 09 de 2017, de <http://www.derechoecuador.com/>: <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2007/marzo/code/18871/registro-oficial-27-de-marzo-del-2007-suplemento>

- Municipalidad de Guayaquil. (2017). <http://www.guayaquil.gob.ec>. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de <http://www.guayaquil.gob.ec/Ordenanzas/Ingresos%20Aeroportuarios/2015-08-13%20Modificatoria%20a%20la%20ordenanza%20reformativa%20a%20la%20ordenanza%20que%20fija%20las%20tarifas%20m%C3%A1xima%20A.%20GYE.PDF>
- Ochoa , G. (2002). Administración Financiera. En G. Ochoa, Administración Financiera. México D.F.: Mc Graw Hill .
- Pazos Casado, M. L. (2006). Análisis económico de la liberalización del transporte aéreo: efectos sobre el sistema aeroportuario de Andalucía. PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores. (2017). <http://www.pwc.com/cl/es/>. Obtenido de <http://www.pwc.com/cl/es/>: https://www.pwc.com/cl/es/ifrs/assets/grifrs_2008.pdf
- Rendeiro, R., & López del Pino, F. (2014). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Recuperado el 15 de 09 de 2017, de <https://acceda.ulpgc.es:8443/bitstream/10553/260/1/667.pdf>
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (s.f.). Tagsa. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de Tagsa: <http://www.tagsa.aero/licitacion.html>
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (2017). <http://www.tagsa.aero>. Recuperado el 15 de 09 de 2017, de <http://www.tagsa.aero>: <http://www.tagsa.aero/tagsaes.html>
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (2017). Tagsa. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de Tagsa: <http://www.tagsa.aero/responsabilidadsocial.html>
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (2017). Tagsa. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de Tagsa: <http://www.tagsa.aero/politicaambiental.html>
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (2017). Tagsa. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de Tagsa: <http://www.tagsa.aero/concesion.html>
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (2017). Tagsa. Recuperado el 20 de 09 de 2017, de Tagsa: <http://www.tagsa.aero/misionvision.html>

ANEXOS

CLÁUSULA



Yo INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA

patrimonio

**UNIDAD ACADÉMICA DE EDUCACIÓN
COMERCIAL, ADMINISTRACIÓN Y
CIENCIAS**

Ingresos A

Compañía

CARRERA: TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

tecnología

Tecnología

Tecnología

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, nombrado por el Consejo Directivo de la Unidad Académica de Educación Comercial, Administración y Ciencias del Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología.

CERTIFICO:

Que he analizado el Proyecto de Investigación con el Tema “**Análisis Comparativo de los Ingresos Aeronáuticos Nacionales del primer semestre 2015 - 2016 de la Compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA**”, presentado como requisito previo a la aprobación y desarrollo de la investigación para optar por el título de:

TECNÓLOGA EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA

El problema de investigación se refiere a: **¿Cómo influye la reducción de los ingresos aeronáuticos nacionales, en el presupuesto de la compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA, ubicada en la ciudad de Guayaquil, en el período contable 2017?**

El mismo que considero debe ser aceptado por reunir los requisitos legales y por la importancia del tema:

Josseline Segarra

Presentado por la Autora: Josseline Lissette Segarra Angulo

Tutor: Ing. Luis Alberto Villegas Yagual MAE *LB*

CLÁUSULA DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE TITULACIÓN

Yo, Josseline Lissette Segarra Angulo en mi calidad de Autora con los derechos patrimoniales del presente trabajo de titulación **“Análisis Comparativo de los Ingresos Aeronáuticos Nacionales del primer semestre 2015 – 2016 de la Compañía Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA”**, de la modalidad presencial realizado en el Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología como parte de la culminación de los estudios en la carrera de Tecnología en Contabilidad y Auditoría, de conformidad con el *Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN* reconozco a favor de la institución una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial del mencionado trabajo de titulación, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo al Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología para que digitalice y publique dicho trabajo de titulación en el repositorio virtual de la institución, de conformidad a lo dispuesto en el *Art. 144 de la LEY ORGÁNICA DE EDUCACIÓN SUPERIOR*.

Josseline Segarra

Josseline Lissette Segarra Angulo
No. de cedula: 0929113652





Factura: 002-007-000001932

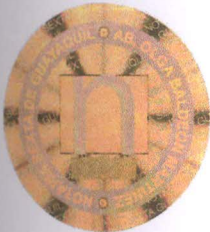


20170901006D07858

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO DE FIRMAS N° 20170901006D07858

Ante mí, NOTARIO(A) OLGA VERÓNICA BALDEON MARTÍNEZ de la NOTARÍA SEXTA , comparece(n) JOSSELINE LISSETTE SEGARRA ANGULO portador(a) de CÉDULA 0929113652 de nacionalidad ECUATORIANA, mayor(es) de edad, estado civil CASADO(A), domiciliado(a) en GUAYAQUIL, POR SUS PROPIOS DERECHOS en calidad de COMPARECIENTE; quien(es) declara(n) que la(s) firma(s) constante(s) en el documento que antecede , es(son) suya(s), la(s) misma(s) que usa(n) en todos sus actos públicos y privados, siendo en consecuencia auténtica(s), para constancia firma(n) conmigo en unidad de acto, de todo lo cual doy fe. La presente diligencia se realiza en ejercicio de la atribución que me confiere el numeral noveno del artículo dieciocho de la Ley Notarial -. El presente reconocimiento no se refiere al contenido del documento que antecede, sobre cuyo texto esta Notaria, no asume responsabilidad alguna. – Se archiva un original. GUAYAQUIL, a 18 DE OCTUBRE DEL 2017, (14:17).

Joseline Segarra
JOSSELINE LISSETTE SEGARRA ANGULO
CÉDULA: 0929113652



[Handwritten signature]

NOTARIO(A) OLGA VERÓNICA BALDEON MARTÍNEZ
NOTARÍA SEXTA DEL CANTÓN GUAYAQUIL



rkund Analysis Result

Analysed Document: CAPÍTULOS I-IV JOSSELINE SEGARRA (MODIFICADO).docx
 (D31201207)
Submitted: 10/10/2017 11:24:00 PM
Submitted By: lissettesegarra@yahoo.es
Significance: 8 %

Sources included in the report:

RA ALMEIDA JONATAN.docx (D16870411)
 mplexivoDelegaciónNAIG.docx (D13315255)
[p://www.monografias.com/trabajos15/la-estadistica/la-estadistica.shtml](http://www.monografias.com/trabajos15/la-estadistica/la-estadistica.shtml)
[p://metodologiadelainvcientifica.blogspot.com/](http://metodologiadelainvcientifica.blogspot.com/)
[p://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2007/marzo/de/18871/registro-oficial-27-de-marzo-del-2007-suplemento](http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2007/marzo/de/18871/registro-oficial-27-de-marzo-del-2007-suplemento)
[p://www.guayaquil.gob.ec/Ordenanzas/Ingresos%20Aeroportuarios/2015-08-13%20Modificatoria%20a%20la%20ordenanza%20reformatoria%20a%20la%20ordenanza%20que%20fija%20las%20tarifas%20m%C3%A1xima%20A.%20GYE.PDF](http://www.guayaquil.gob.ec/Ordenanzas/Ingresos%20Aeroportuarios/2015-08-13%20Modificatoria%20a%20la%20ordenanza%20reformatoria%20a%20la%20ordenanza%20que%20fija%20las%20tarifas%20m%C3%A1xima%20A.%20GYE.PDF)
[p://www.tagsa.aero/tagsaes.html](http://www.tagsa.aero/tagsaes.html)
[p://www.tagsa.aero/responsabilidadsocial.html](http://www.tagsa.aero/responsabilidadsocial.html)

stances where selected sources appear: