



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

TRABAJO DE TITULACIÓN:

**“ANÁLISIS DE LAS INCIDENCIAS FINANCIERAS EN EL CONCESIONARIO DEL
AEROPUERTO DE GUAYAQUIL CORRESPONDIENTE AL PERIODO 2016”**

Previa a la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial

ELABORADO POR:

Econ. Fernando David Rizzo Cáceres

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN:

Ing. Rolando Farfán. Mgs.

Guayaquil, a los 10 días del mes de noviembre año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Eco. Fernando David Rizzo Cáceres, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial

Guayaquil, a los 10 días del mes de noviembre año 2017

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN

Ing. Rolando Farfán. Mgs.

REVISORES:

Econ. Uriel Castillo. PhD.

Ing. María Josefina Alcívar Avilés. Mgs.

DIRECTOR DEL PROGRAMA

Econ. Teresa Alcívar Avilés. PhD



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

YO, FERNANDO DAVID RIZZO CACERES

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación "**ANÁLISIS DE LAS INCIDENCIAS FINANCIERAS EN EL CONCESIONARIO DEL AEROPUERTO DE GUAYAQUIL CORRESPONDIENTE AL PERIODO 2016**" previa a la obtención del Grado Académico de Magíster, ha sido desarrollada en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico de la tesis del Grado Académico en mención.

Guayaquil, a los 10 días del mes de noviembre año 2017

EL AUTOR

Fernando David Rizzo Cáceres



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

AUTORIZACIÓN

YO, FERNANDO DAVID RIZZO CACERES

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación de Maestría titulada: "**ANÁLISIS DE LAS INCIDENCIAS FINANCIERAS EN EL CONCESIONARIO DEL AEROPUERTO DE GUAYAQUIL CORRESPONDIENTE AL PERIODO 2016**", cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 10 días del mes de noviembre año 2017

EL AUTOR

Fernando David Rizzo Cáceres

Agradecimiento

Agradezco principalmente a Dios, por regalarme la salud, el discernimiento y la fortaleza para culminar con éxito el presente trabajo.

A mi esposa, por ser mi compañera incondicional en todo momento, gracias a su apoyo constante soy un mejor ser humano.

A mi madre, por su eterno amor y sabiduría, siendo un ejemplo de vida y superación.

A las autoridades de la empresa donde laboro, por permitirme desarrollar profesionalmente y al aporte que tuve para culminar con éxito este trabajo.

A mi tutor, por su valiosa guía y ayuda.

A todas las personas que de una u otra forma contribuyeron a la elaboración del trabajo de titulación.

Dedicatoria

Dedico este trabajo, así como todos los éxitos de mi vida, a Dios, por entregarme esa fortaleza para sobreponerme ante cualquier adversidad. A mi esposa por su amor, generosidad y valioso apoyo en mi vida; a mi madre por esa entereza, constancia y seguir siendo mi mayor ejemplo. A mi familia y compañeros de trabajo que contribuyeron a la elaboración del presente trabajo, a todos ellos mi más grande cariño y aprecio.

Índice

Contenido

Introducción.....	1
Capítulo I.....	3
Presentación del trabajo de titulación.....	3
Antecedentes.....	3
Planteamiento del Problema.....	5
Formulación del problema.....	6
Justificación de la Investigación.....	6
Objetivos de la Investigación.....	7
Objetivo general.....	7
Objetivos específicos.....	7
Capítulo II.....	8
Fundamentación teórica.....	8
Tipo de entidades que intervienen en el sector aeroportuario guayaquileño.....	11
Clasificación de los servicios aeroportuarios según contrato de concesión.....	12
Marco Conceptual.....	15
Tipo de Investigación.....	16
Diseño de la Investigación.....	17
Capítulo III.....	19
Turismo visto como aporte al desarrollo nacional.....	19
Leyes y reglamentos que rigen al turismo en el Ecuador.....	20
Turistas que arribaron al país dentro del periodo 2010 al 2015.....	23
El Turismo, en millones de dólares de los últimos 5 años – En Relación a la Balanza Comercial... ..	25
Sector turístico exportable.....	26
Sector turístico importado.....	27
Saldo neto del sector turístico.....	28
El Turismo como aporte al sector aeroportuario – Campaña Internacional.....	29
Comportamiento del aporte turístico al sector aeroportuario.....	30

Capítulo IV	33
Concesionario del Aeropuerto de Guayaquil.....	33
Datos técnicos del Aeropuerto de Guayaquil	35
Guayaquil como oferta aeroportuaria.....	36
Distribución de aerolíneas al mercado de Estados Unidos.....	39
Principal destino norteamericano y potencialidades de mercado para captar nuevas rutas o aerolíneas.....	41
Principal destino europeo y potencialidades de mercado para captar nuevas rutas o aerolíneas ..	44
Capítulo V.....	48
Incidencia financiera en el año 2016	48
Pasajeros Nacionales	48
Pasajeros Internacionales	49
Composición de los Ingresos.....	51
Determinación del Precio de Ingresos Regulados	51
Ingresos por tasas de pasajeros.....	55
Evolución de Ingresos por tasas de pasajeros nacionales (2011-2016).....	56
Evolución de Ingresos por tasas de pasajeros internacionales (2011-2016).....	57
Ingresos en periodo 2016	58
Estado de Situación Financiera y de Resultados periodos 2011 al 2016.....	60
Indicadores Financieros.....	62
Indicadores de Liquidez	63
Indicadores de Solvencia.....	64
Indicadores de Rentabilidad	65
Indicador de Solidez.....	66
Proyección Conservadora.....	66
Proyección con disminución de pasajeros.....	68
Comparación de escenarios	72
Conclusiones.....	74
Recomendaciones	76
Bibliografía.....	77

Apéndice A: Cuestionario entrevista	80
Apéndice B: Estados de Situación Financiera periodos 2011 al 2016.....	85
Apéndice C: Estados de Resultados periodos 2011 al 2016	86

Índice de tablas

Tabla 1: Llegadas de extranjeros al Ecuador.....	23
Tabla 2: Países con mayor presencia de turistas.....	24
Tabla 3: Continente con mayor presencia de turistas.....	25
Tabla 4: Sector Turístico Exportable.....	26
Tabla 5: Sector Turístico Importado.....	27
Tabla 6: Saldo Neto Sector Turístico.....	28
Tabla 7: Sector Turístico Exportable de Pasajeros aéreos.....	30
Tabla 8: Mercado Potencial para Norteamérica.....	42
Tabla 9: Mercado Potencial para Europa.....	46
Tabla 10: Tarifa Aeronáutica Nacional - anual.....	52
Tabla 11: Tarifa Aeronáutica Nacional - anual.....	52
Tabla 12: Tarifa Aeronáutica Internacional - anual.....	52
Tabla 13: Tarifa Aeronáutica Nacional - anual.....	53
Tabla 14: Tarifa Aeronáutica Internacional - anual.....	53
Tabla 15: Tarifa Aeronáutica Nacional - anual.....	54
Tabla 16: Tarifa Aeronáutica Internacional - anual.....	54
Tabla 17: Total en dólares Tasa Pasajeros Nacionales.....	56
Tabla 18: Total en dólares Tasa Pasajeros Internacionales.....	57
Tabla 19: Estados de Situación Financiera periodos 2011 al 2016.....	61
Tabla 20: Estados de Resultados periodos 2011 al 2016.....	62
Tabla 21: Indicadores Financieros.....	63
Tabla 22: Indicadores Financieros de Liquidez.....	63

Tabla 23: Indicadores Financieros de Solvencia.....	64
Tabla 24: Indicadores Financieros de Rentabilidad.....	65
Tabla 25: Indicadores Financieros de Solidez.....	66
Tabla 26: Escenarios de disminución de pasajeros nacionales e internacionales.....	69
Tabla 27: Proyección de escenarios comparativos.....	72

Índice de figuras

Figura 1: Plataforma y Terraza del primer terminal aéreo.....	4
Figura 2: Tipos de aviación en el servicio aeroportuario.....	11
Figura 3: Evolución de arribo de turistas periodo 2010-2015.....	24
Figura 4: Turistas por continente - periodo 2014.....	25
Figura 5: Viajes por negocios y personales - Turistas Exportables.....	27
Figura 6: Viajes por negocios y personales - Turistas Importados.....	28
Figura 7: Saldo neto sector Turístico - 2010-2015.....	29
Figura 8: Foto promocional campaña All you need is Ecuador.....	30
Figura 9: Tendencia Sector Turístico Exportable- Pasajeros aéreos.....	31
Figura 10: Principales ciudades andinas con rutas a Estados Unidos.....	31
Figura 11: Nomenclatura de ciudades.....	32
Figura 12: Foto fachada Aeropuerto José Joaquín de Olmedo.....	34
Figura 13: Ciudades más pobladas en Latinoamérica.....	36
Figura 14: Distribución por ciudad de las empresas privadas más grandes.....	37
Figura 15: Movimiento de Carga anual periodo 2015 (Millones de TEUs).....	38
Figura 16: Aeropuertos en Sudamérica con mayor Salida Internacional.....	38
Figura 17: Países con mayor tráfico al destino Estados Unidos.....	39
Figura 18: Aerolíneas con destino a Estados Unidos.....	40
Figura 19: Porcentaje aerolíneas con destino a Estados Unidos.....	40
Figura 20: Aeropuertos de Sudamérica, pasajeros con destino a Nueva York.....	41
Figura 21: Vidas de Guayaquil a Estados Unidos- Total de pasajeros ida y vuelta.....	43
Figura 22: Oferta económica entre Guayaquil y Quito- vuelos a Nueva York.....	43
Figura 23: Relación tráfico de rutas y disponibilidad de asientos.....	44
Figura 24: Aerolíneas con destino a Europa.....	45
Figura 25: Porcentaje de aerolíneas con destino a Europa.....	45
Figura 26: Vuelos de Guayaquil a Europa- Total de pasajeros ida y vuelta.....	46

Figura 27: Total de Pasajeros Nacionales - 2009 al 2016.....	48
Figura 28: Variación Total Pasajeros Nacionales.....	49
Figura 29: Total de Pasajeros Internacionales - 2009 al 2016.....	49
Figura 30: Variación Total Pasajeros Internacionales.....	50
Figura 31: Total de Pasajeros Nacionales e Internacionales - 2009 al 2016.....	50
Figura 32: Tasas Pasajeros Nacionales en dólares.....	56
Figura 33: Tasa Uso aeroestación nacional.....	57
Figura 34: Tasas Pasajeros Internacionales en dólares.....	58
Figura 35: Composición de Ingresos.....	59
Figura 36: Distribución de Ingresos frente al Gasto.....	60
Figura 37: Flujo Proyectado al 2021.....	67
Figura 38: Valor Presente de Flujo Proyectado al 2021.....	68
Figura 39: Flujo Proyectado al 2021- Disminución de pasajeros.....	70
Figura 40: Valor Presente de Flujo Proyectado al 2021 - Disminución de pasajeros.....	71

Resumen

El presente trabajo realizado se enfoca en los parámetros que inciden financieramente para el manejo de la administración del aeropuerto de Guayaquil en el periodo 2016. Se realizó una investigación histórica, documental y explicativa donde se pudo evidenciar el comportamiento del turismo a lo largo de los años 2010 al 2015, la captación y promoción de nuevas rutas aéreas impulsadas por el concesionario y los posibles escenarios financieros que se pueden presentar a lo largo de cinco años posteriores al 2016.

A través de datos estadísticos se mostró como el turismo ha sido un aporte a la economía nacional, de que región del mundo han sido las visitas más frecuentes, además el desarrollo del turismo medido en millones de dólares y su ubicación en la Balanza Comercial de Servicios. Así también se estudió al sector aeroportuario, donde se mostró como la ciudad de Guayaquil representa un mercado potencialmente alto para el desarrollo e incremento de rutas aéreas hacia los destinos más importantes como Europa y Norteamérica.

Se enfatizó en los estados financieros que ha obtenido el concesionario del aeropuerto de Guayaquil entre los años 2011 al 2016, sus índices financieros más relevantes y las proyecciones de flujo a cinco años, se estableció el valor presente en escenarios conservadores y críticos, permitiendo estar alerta ante cualquier riesgo que impida el cumplimiento de las obligaciones.

Palabras claves: incidencia financiera, concesionario, turismo, saldo turístico, rutas aéreas, valor presente.

Abstract

This study focuses on the parameters that have a financial impact on the management of the Guayaquil airport administration on period 2016. A historical, documentary and explanatory investigation was carried out where the behavior of tourism could be evidenced over the years 2010 to 2015, the capture and promotion of new air routes driven by the concessionaire and the possible financial scenarios can be presented during five years after 2016.

Through statistical data it was shown how tourism has been a contribution to the national economy, from which region of the world have been the most frequent visits, in addition tourism development measured in millions of dollars and its location in the Trade Balance of Services. The airport sector was also studied, where it was shown how Guayaquil city represents a potentially high market for the development and increase of air routes to the most important destinations such as European and North America.

It was emphasized in the financial statements obtained by the concessionaire of Guayaquil airport from 2011 to 2016, its most relevant financial indexes and five-year cash flow projections, the present value was established in conservative and critical scenarios, allowing to be alert before any risk that prevents the fulfillment of the obligations.

Key words: financial incidence, concessionaire, tourism, air routes, tourist balance, present value.

Introducción

El desarrollo urbanístico de la ciudad de Guayaquil de manera sostenida a lo largo de 20 años ha sido el imán para la consecución de nuevos retos y sobre todo el estar a la vanguardia de las exigencias internacionales en una apertura de globalización que el mundo demanda.

Ante esto, la ciudad por medio de sus autoridades, empezaron a identificar puntos neurálgicos para que Guayaquil sea vista de manera internacional como un destino turístico, entre esos el aeropuerto, para esto se debe comprender que un aeropuerto es un ícono de identidad para cada ciudad, debido a que este tipo de infraestructuras sirven como vitrina para las personas que visitan y se despiden del país por vía aérea.

El desarrollo del sector turístico es beneficioso para todos los agentes de la economía en general, entre sus grandes beneficiarios está el aeropuerto de Guayaquil, por consiguiente la relación directa que guarda el turismo con el desarrollo aeroportuario es indudable, más aún cuando se busca obtener beneficios plenos que pueden desembocar en una buena manutención y administración de la terminal aérea.

En el año 2004 comienza la nueva administración aeroportuaria a través del concesionario Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (TAGSA), para efectos del presente trabajo se recabó la información extremadamente importante y necesaria desde los periodos 2010 al 2016.

En el capítulo uno se hace referencia a los antecedentes, planteamiento y formulación del problema, justificación de la investigación, además de los objetivos generales y específicos.

En el capítulo dos se expondrá la fundamentación teórica del presente trabajo, las entidades que intervienen en el sector aeroportuario guayaquileño, así como la clasificación de los servicios aeroportuarios, el marco conceptual, la metodología, el tipo y diseño de la investigación.

En el capítulo tres se detallará como el turismo se transforma en un aporte al desarrollo nacional, el comportamiento turístico entre los años 2010 y 2015, la posición del turismo frente a la Balanza Comercial y su aporte al sector aeroportuario.

En el capítulo cuatro, se incluirá como la administración del concesionario a través de asistencia a foros internacionales expone a las distintas aerolíneas internacionales las ventajas de nichos de mercados importantes, en especial para aerolíneas que provienen de Europa y Norteamérica, en este capítulo se justificará el deseo de la concesionaria de conseguir una aerolínea o ruta aérea nueva para la ciudad de Guayaquil.

En el capítulo cinco, se detallan los cuadros de ingresos que ha obtenido la concesionaria del aeropuerto de Guayaquil desde el periodo 2011 al 2016, específicamente los correspondientes a pasajeros que utilizan la terminal aérea y a su vez como estos han aportado al desempeño de la empresa. Adicional se presentan los principales índices financieros obtenidos a través del periodo analizado, además se proyectarán los ingresos aeroportuarios hasta el año 2021 basados en la experiencia del concesionario y sus años de vigencia en este sector.

Es necesario establecer un vínculo importante entre la promoción turística y la actividad comercial privada para el fin específico de convertir a Guayaquil en un destino turístico, teniendo como una de sus principales cartas de presentación un aeropuerto dispuesto a estar en el marco de la excelencia y de brindar un eficiente servicio aeroportuario para quienes visitan al país.

Capítulo I

Presentación del trabajo de titulación

En este capítulo se podrá revisar el contexto donde se va a desarrollar el presente trabajo de titulación, con el fin de obtener un mayor entendimiento de la estructura de temas que se van a exponer.

Antecedentes

El 17 de diciembre de 1930, fecha que se recordaba 100 años de la muerte del Libertador Simón Bolívar, se realiza una ceremonia simbólica donde se pone la primera piedra para la construcción del Campo de Aviación Simón Bolívar (Almeida, 2015).

En la época de la Post Guerra se establecieron nuevos incentivos para la adquisición de nuevas aeronaves, lo que llevó a que el sector aeroportuario empiece un crecimiento que hacía ilusionar a nuevos inversionistas, debido a que esta clase de transporte comenzaba a ser más requerida por el público en general, esto trajo un exponencial desarrollo a la aviación comercial del país (Almeida, 2015).

En el gobierno del presidente Dr. José María Velasco Ibarra, precisamente el 9 de octubre de 1955, se terminó de inaugurar la pista y plataforma de parqueo del aeropuerto Simón Bolívar. Para el año 1956 se propone la construcción de una terminal aérea sin embargo esto no va a ver la luz sino hasta el año 1960, año en que recién se empiezan los trabajos de edificación, después de muchos ajustes y atrasos originados por la empresa contratante (Almeida, 2015).

Se realizó una nueva ampliación de la pista aérea en el año 1961 y en el periodo 1962 se da por inaugurada la nueva terminal de pasajeros que hasta esa época la infraestructura ya no cumplía con los mínimos estándares internacionales de comodidad y servicio, debido a los retrasos que esta obra inicialmente tuvo (Almeida, 2015). En la Figura 1 se puede observar la antigua plataforma y terraza del primer terminal aéreo.



Figura 1. Plataforma y Terraza del primer terminal aéreo

Fuente: Tomado de La Aviación y los Aeropuertos de Guayaquil (2008)

Luego de 30 años con una terminal aérea que no presentó ninguna mejora durante todo este tiempo, en el año 2000 se promulga la Ley para la Promoción de la Inversión y Participación Ciudadana, mediante el decreto No. 690 (Autoridad, Aeroportuaria, 2016), donde se establece en el tercer inciso lo siguiente:

“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 cualquiera otra forma contractual de acuerdo a la ley" (Autoridad, Aeroportuaria, 2016)

En función de la norma legal señalada, el Señor Presidente Constitucional de la República, Dr. Gustavo Noboa Bejarano, mediante Decreto Ejecutivo No. 871 del 9 de octubre del 2000, publicado en el Registro Oficial No. 186 del 18 de octubre del 2000 y reformado por el Decreto Ejecutivo No. 1553 del 30 de mayo del 2001, publicado en el Registro Oficial No. 344 del 11 de junio del 2001, autorizó y facultó a la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil (Autoridad, Aeroportuaria, 2016):

1. La construcción, administración y mantenimiento del nuevo Aeropuerto Internacional de Guayaquil (Autoridad, Aeroportuaria, 2016).
2. La transformación, mejoramiento, administración y mantenimiento del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Guayaquil y sus instalaciones (Autoridad, Aeroportuaria, 2016).

3. Estos procesos deben llevarse a cabo a través de una fundación (Autoridad, Aeroportuaria, 2016)

La fundación de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil a cargo de este proceso se denominó Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil, la misma que en noviembre del 2002 terminó las bases de licitación internacional para la concesión del aeropuerto (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil, 2016).

Los grupos internacionales que realizaron la propuesta fueron:

- ✓ Corporación América (Argentina)
- ✓ Consorcio de Agunsa (Chile) y Odebrecht (Brasil)
- ✓ Consorcio Hidalgo and Hidalgo (Ecuador) y Aena (España)

La oferta económica de Corporación América consistente en el pago del 50.25% de los ingresos regulados fue declarada adjudicataria de la concesión el 30 de diciembre del 2003 (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil, 2016).

Una vez adjudicada la concesión a Corporación América, se crea la empresa privada Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. con el objetivo de operar y administrar el Aeropuerto de Guayaquil (TAGSA).

El contrato de concesión fue firmado el 27 de febrero del 2004 entre TAGSA y la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil por un plazo de 15 años y 6 meses. Posteriormente en el año 2007 se extendió el plazo en 4 años y 11 meses, mediante el tercer adendum suscrito el 12 de diciembre del 2007, por el cual se extendió el plazo hasta el mes de julio del año 2024 (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil, 2016).

Planteamiento del Problema

El aeropuerto de Guayaquil durante sus años de administración bajo el concesionario Terminal Aeroportuaria de Guayaquil, deberá mantener y administrar el aeropuerto, por lo tanto focalizará sus objetivos en afianzar sus estrategias comerciales de promoción aeroportuaria internacional, las mismas que a su vez estarán acompañadas en un contexto de desarrollo turístico promovido por las instancias gubernamentales, con el fin de cumplir anualmente el pago 50,25% de los ingresos regulados durante los años de concesión.

Delimitación del Problema

Espacio

País: Ecuador

Región: Costa

Empresas: Servicios de Administración de aeropuertos

Tiempo: 5 años

Formulación del problema

¿Qué saldo presenta el turismo en la Balanza Comercial en el periodo 2010 al 2015?

¿Cuáles son las principales ciudades destino desde Guayaquil hacia Norteamérica y Europa, con el fin de permitir una promoción aeroportuaria en foros internacionales?

¿Qué incidencia financiera ha tenido el concesionario en el periodo 2011 al 2016, permite establecer una proyección de flujo?

Justificación de la Investigación

El presente trabajo de investigación tiene una connotación especial, debido a que el sector que se analizará es único en la ciudad de Guayaquil, se enfrenta a competidores fuera de la ciudad y del país, por lo tanto el estudio servirá para tener como referencia un contexto distinto de negocio en el cual se ven involucrados sectores de la economía, como el turismo y a su vez las gestiones comerciales y financieras que hacen viable la concesión del aeropuerto de Guayaquil.

Adicional es importante conocer como el sector turístico aporta al sector aeroportuario, por consiguiente es necesario mantener o incrementar las promociones turísticas para captar nuevos visitantes hacia la ciudad de Guayaquil, con el fin que los distintos negocios que se desenvuelven en el aeropuerto se vean fortalecidos con el incremento de la demanda de sus servicios y así fortalecer uno de los muchos sectores de la economía involucrados en las estrategias turísticas.

El sector aeroportuario, bajo la óptica del concesionario, ha evidenciado un repunte en los últimos cinco años, sin embargo puede producirse un comportamiento sensible de los

ingresos aeroportuarios si estos no encuentran nuevas estrategias comerciales pudiendo ocasionar una iliquidez que a su vez no permita el cumplimiento del contrato de concesión.

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Analizar las incidencias financieras en el Concesionario del Aeropuerto de Guayaquil en el periodo 2016

Objetivos específicos

1. Diagnosticar las promociones turísticas para el desarrollo aeroportuario visto desde el Concesionario
2. Analizar las estrategias comerciales para una mejor promoción del aeropuerto y conseguir la apertura de nuevas rutas aéreas y nuevas aerolíneas
3. Establecer el resultado económico y financiero en el desarrollo de la administración aeroportuaria desde el periodo 2011 al 2016, así como la proyección a cinco años.

Capítulo II

Fundamentación teórica

El presente trabajo se busca que sea sustentado mediante teorías, las cuales permitirán una mejor comprensión basado en conceptos científicos que están acorde con el objeto de estudio.

La Logística

Dentro de un aeropuerto se introduce un concepto conocido como la logística, el cual significa tener un producto justo a tiempo, en el lugar correcto y en cantidades exactas que den como resultado un menor costo (Barbá, 2013).

La teoría de la logística basa sus principios en la eficiencia y la efectividad, el primer principio de la eficiencia radica en que mientras un producto permanezca menos tiempo en la etapa de la cadena logística, los costos serán menores, mientras que con la efectividad se busca tener menores gastos que se evidencien en mayores utilidades (Barbá, 2013).

Los aeropuertos tienen dentro de sus infraestructuras las denominadas plataformas logísticas, lo que significa que es un área estrictamente concebida para actividades exclusivas de transporte, distribución de bienes o mercaderías para el tráfico nacional e internacional (Barbá, 2013). Uno de los principales objetivos de estas plataformas es ser una atracción para el desarrollo industrial y de consumo, para esto se debe contar con una excelente comunicación con un sistema de transporte, entre esos los aeropuertos (Barbá, 2013).

Dentro del ámbito de la logística sale a relucir lo que se denomina la Distribución Física Internacional, que es un proceso logístico que se desenvuelve en torno a ubicar un producto en el mercado mundial que a su vez cumpla con los términos pactados entre un vendedor y un comprador. Uno de los principales objetivos es garantizar la reducción de los tiempos, costos y riesgos inherentes al traslado del producto desde su lugar de origen hasta el punto de entrega acordado (Barbá, 2013).

La clasificación de la distribución física está dada por (Barbá, 2013):

- ✓ Tipos de Carga
- ✓ Empaque y Embalaje
- ✓ Transportes

El Transporte

Para el propósito de este trabajo solo se mencionará lo concerniente al Transporte, cuyo término se define como el conjunto de medios que son utilizados para el traslado de personas y mercancías de un lugar a otro (Barbá, 2013). La teoría económica sobre la Economía del Transporte, es aquella que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes que contribuyen a la vida económica y social de los países. (Escobar, 2006)

El transporte está inmerso en las actividades productivas de una nación, sin la función del transporte no se puede dar el bien económico, debido a que la infraestructura se constituye en un factor de producción y la movilidad en un determinante del costo (Escobar, 2006). La industria del transporte se ajusta a ciertas leyes económicas, entre esas están:

- ✓ La ley de los costos decrecientes y;
- ✓ La ley de los rendimientos decrecientes

La ley de los costos decrecientes sostiene que los gastos no se ven incrementados en similar proporción que los ingresos, cuando el volumen de los negocios lo hacen (Escobar, 2006).

La ley de los rendimientos decrecientes afirma que después de cierto umbral, al adicionar un nuevo factor, la productividad decrece (Escobar, 2006).

Los tipos de transportes por los cuales se hace viable el traslado de personas y bienes pueden ser mediante el transporte terrestre, transporte aéreo, transporte marítimo o la combinación de éstos (Escobar, 2006).

El Transporte Aéreo

A través del aire se puede tener acceso a distintas partes del globo terráqueo, siempre y cuando se cuente con la infraestructura adecuada para recibir los grandes vehículos aéreos, este tipo de transporte es bastante flexible. Las aerolíneas no son dueñas del espacio aéreo y terminales aeroportuarias, sino más bien son usuarios de los servicios como combustibles, derechos de aterrizaje, alquiler de espacios etc. (Barbá, 2013). Unas de las ventajas de utilizar el transporte aéreo son:

- ✓ Reducir al mínimo los traslados y rupturas en las cargas, debido a que se ofrecen vías directas y más rápidas (Barbá, 2013).
- ✓ Es la mejor vía para el envío de productos perecederos o compras urgentes como medicinas, repuestos o bienes de rápida obsolescencia como ropa o artículos de moda (Barbá, 2013).
- ✓ La frecuencia en los vuelos permite una alta rotación de inventarios, lo cual se refleja en los costos y la cantidad de productos almacenados (Barbá, 2013).
- ✓ El tiempo de almacenamiento durante el viaje es menor debido al corto periodo de tránsito (Barbá, 2013).
- ✓ Las operaciones de carga y descarga están mecanizadas, por lo tanto hacen que la carga no sufra tantos maltratos (Barbá, 2013).
- ✓ Las primas de seguros son más bajas debido a que el manipuleo, el tiempo de almacenamiento y duración del viaje, reducen los riesgos de robo, daños, demora o pérdida (Barbá, 2013).
- ✓ La accesibilidad hacia regiones inaccesibles permite incorporarse a las operaciones de comercio exterior de una manera más competitiva (Barbá, 2013).

Sin embargo el transporte aéreo no deja de tener limitantes o inconvenientes que se presentan por:

- ✓ Razones de capacidad ningún avión puede competir con ninguno de los medios de transporte de superficie (Barbá, 2013).
- ✓ No puede utilizarse para la movilización de petróleo, cereales, químicos, etc. (Barbá, 2013).
- ✓ Por este medio se tiene un estricto régimen para el traslado de mercancías peligrosas, especialmente para aviones que dan el servicio de carga y pasajeros (Barbá, 2013).

Existen entidades muy importantes que intervienen en el sector aeroportuario, estas empresas son quienes satisfacen los servicios que se demandan en un aeropuerto. Dentro del aeropuerto de Guayaquil existen algunas clasificaciones como servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, comerciales y no comerciales además de ingresos regulados y no regulados.

Para el presente trabajo se establece un marco conceptual, la metodología a realizarse así como los tipos de investigación como la histórica, documental y explicativa.

Tipo de entidades que intervienen en el sector aeroportuario guayaquileño

El aeropuerto de Guayaquil se encuentra clasificado en la categoría entre 2 a 5 millones de pasajeros al año según el Consejo Internacional de Aeropuertos, organismo que todos los años realiza encuestas de satisfacción a los usuarios de las terminales aéreas de todo el mundo (Diario El Universo, 2015).

En la Figura 2 se muestra los tipos de aviación que se desempeñan en el servicio aeroportuario.

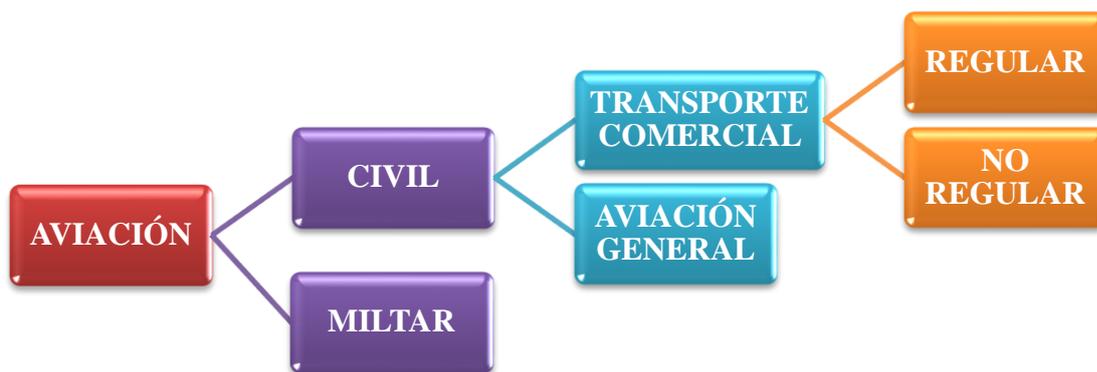


Figura 2. Tipos de aviación en el servicio aeroportuario

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Como se puede distinguir en el cuadro anterior la Aviación Civil se compone de:

- ✓ Transporte Comercial y;
- ✓ Aviación General

El Transporte Comercial agrupa a las compañías de aviación que se dedican al transporte de personas, además se identifican como:

- ✓ Regulares y;
- ✓ No regulares

Las empresas que realizan un transporte regular son las líneas aéreas, quienes realizan sus operaciones en base a itinerarios ya establecidos considerando un recorrido, horario y calendario fijo (servicios aeronáuticos).

Las entidades que entran dentro de la categoría de transportes no regulares son las conocidas como vuelos chárter, así como también los aviones pequeños para la prestación de vuelos privados, los cuales manejan un horario no preestablecido.

La Aviación general, se encuentran las empresas que desarrollan su actividad fuera de la clasificación de líneas aéreas regulares o de vuelos chárter, entre las principales están:

- ✓ Escuelas de vuelo
- ✓ Vigilancia Policial
- ✓ Protección forestal
- ✓ Fotografía aérea
- ✓ Fumigación
- ✓ Publicidad aérea

Dentro del aeropuerto existen empresas que no específicamente realizan una actividad aeronáutica sino más bien ofrecen servicios como:

- ✓ Handling.- entidades encargadas de la carga y descarga de los bienes transportados por las aeronaves como equipaje y otros (Elblogsalmón, 2006).
- ✓ Catering.- entidades que tienen como principal función proveer de comida y bebidas para ser servidas durante el vuelo de cualquier aerolínea (Definición, 2016).
- ✓ Mantenimiento.- entidades que tienen como fin dar mantenimiento a las aeronaves que requieran ser revisadas ya sea por prevención o daño específico.

Clasificación de los servicios aeroportuarios según contrato de concesión

El contrato de concesión firmado entre Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA y la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil divide los ingresos entre regulados y no regulados.

Ingresos regulados.- estos se componen de:

- ✓ Servicios Aeronáuticos y;
- ✓ Algunos servicios no Aeronáuticos

Este rubro está sujeto al cálculo del 50.25% que establece el contrato de concesión, el cual debe ser entregado a la Autoridad Aeroportuaria los cinco primeros días laborables del mes de enero.

Servicios Aeronáuticos

Son todos aquellos que tienen una relación con los servicios de apoyo a los aviones durante su aterrizaje, estancia y despegue en el aeropuerto, así como también otros servicios que se presten en tierra (TAGSA, 2016).

Estos servicios deberán ser prestados por el concesionario durante el periodo que dure la concesión, adicional tendrá derecho a percibir las tarifas que se cobren a los usuarios, ya sea por una prestación directa del servicio o por terceros (handling) (TAGSA, 2016).

Los servicios aeronáuticos son:

- ✓ Aterrizaje
- ✓ Estacionamiento
- ✓ Balizamiento
- ✓ Puertas de embarque
- ✓ Pasarelas
- ✓ Asignación de plazas de estacionamiento de aeronaves
- ✓ Almacenamiento de combustible
- ✓ Servicios a bordo
- ✓ Manejo de carga y descarga
- ✓ Todo lo concerniente a la atención del pasajero en tierra, incluyendo carritos porta equipajes, traslados desde y hacia el avión.
- ✓ Equipos de seguridad disponibles para atención a pasajeros
- ✓ Protección en lado aire y lado tierra, con el fin de que en toda instancia el aeropuerto sea completamente seguro para el pasajero, personas que laboran y visitantes.
- ✓ Protección para aeronaves, para carga y todo bien que se encuentra destinado para uso aeroportuario.

- ✓ Extinción de incendios
- ✓ Ambulancias
- ✓ Equipos, personal y otros servicios concerniente a la atención de emergencias
- ✓ Actualización tecnológica
- ✓ Equipos de terminales de uso común (sistema CUTE)
- ✓ Sistema de información para vuelos
- ✓ Sistema de anuncios
- ✓ Sistema de mantenimiento
- ✓ Sistema de gestión aeroportuaria
- ✓ Otros

Servicios no Aeronáuticos

Estos servicios se dividen en:

- ✓ **No Comerciales.-** este tipo de servicios son los que el Concesionario debe prestar de manera obligatoria bajo ningún costo al pasajero y/o acompañantes (TAGSA, 2016), estos son:

Mantenimiento de áreas verdes

Limpieza y aseo periódico

Retiro periódico de basura

Servicios higiénicos

Aseo en áreas públicas

Señalización

Transporte de equipaje dentro de la terminal

Información al pasajero, a través de anuncios públicos, mostradores, pantallas u otros medios

✓ **Comerciales.-** el Concesionario debe prestar de manera obligatoria, pero por estos servicios si percibe ingresos ya sea por una prestación directa del servicio o a través de terceros.

✓ **Obligatorios.-** estos son:

Alimentación y bebidas en las áreas de los terminales

Estacionamiento de vehículos en general

Oficinas de apoyo, mesas de chequeo de pasajeros y equipaje para compañías aéreas

Transporte público con su respectiva área de estacionamiento

✓ **Facultativos.-** estos pueden ser:

Áreas para los locales comerciales

Áreas para publicidad o propaganda

Custodia, plastificado o sellado de equipajes

Salas VIP para pasajeros

Servicios de Hotelería

Ingresos no regulados

En este tipo de ingresos el Concesionario puede fijar libremente los valores que puede cobrar a los concesionarios mercantiles, estos no pagan el 50,25% de concesión anual.

Marco Conceptual

A continuación algunos términos utilizados en la actividad aeroportuaria:

Concesión: El precio que se debe abonar a cambio del arrendamiento de un inmueble y la cantidad que se debe aportar al estado de una manera periódica (Gardey, 2009).

Concesionario: Se denomina a la persona natural o jurídica que ha sido autorizada de manera previa para el uso de espacios de propiedad del estado (Español Oxford Living Dictionaries, 2016).

Terminal Aérea: Espacio físico donde se concentran un grupo de entidades que dan servicio de carácter aeroportuario y servicios en general (TAGSA, 2016)

Ingresos Regulados: comprendido entre los Servicios Aeronáuticos

Servicios Aeronáuticos: se denomina al apoyo que tienen los aviones durante su aterrizaje, estancia y despegue en el aeropuerto, así como también otros servicios que se presten en tierra (TAGSA, 2016).

Servicios no Aeronáuticos: son los concernientes a los espacios en que el Concesionario puede explotar a propio riesgo en precios y costos (TAGSA, 2016).

Turismo: el conjunto de acciones como viajar y pernoctar que realiza un individuo fuera de su lugar habitual de residencia (Gardey J. P., 2008).

Valor Presente: El valor que tendría hoy un flujo de efectivo futuro o una serie de flujos de efectivo (Brigham, 1997).

Valor Presente Neto: método para evaluar las propuestas de inversión de capital mediante la obtención del valor presente de los flujos netos de efectivo en el futuro descontado a la tasa de rendimiento requerida (Brigham, 1997).

Perpetuidad: es una anualidad cuyo pago se inicia en una fecha fija y continúa para siempre (Frank Ayres, 1997)

Metodología

Tipo de Investigación

La investigación en el presente trabajo es:

- ✓ Histórica
- ✓ Documental
- ✓ Explicativa

Investigación histórica.- Tiene como principales fuentes y técnicas de obtención de la información, la revisión documental, los vestigios y objetos reales así como personas que tuvieron la relación directa con los hechos estudiados o cuentan con información válida y confiable (Torres, 2010).

Se requerirá de información pasada con respecto al comportamiento de los turistas como aporte al impulso de las estrategias comerciales.

Adicional se revisarán las cifras financieras con respecto a los resultados que ha obtenido el concesionario durante los 5 últimos años.

Investigación documental.- Consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema de estudio, además es todo material al que se pueda acudir como fuente de referencia, sin que se altere su naturaleza o sentido (Torres, 2010).

En el presente trabajo se procederá a la revisión de todo tipo de información relacionada con el turismo, estrategias comerciales para la obtención de nuevas rutas aéreas, así como la revisión de:

- ✓ Nuevos precios vigentes autorizados
- ✓ Composición de Ingresos

Investigación explicativa.- Se plantea como objetivos estudiar el porqué de las cosas, los hechos, los fenómenos o las situaciones, se analizan causas y efectos de la relación entre variables (Torres, 2010).

El tema en estudio está sujeto a varios análisis, donde se incluirán datos estadísticos y financieros que a su vez permitan realizar conclusiones y recomendaciones.

Diseño de la Investigación

El diseño se realizará aplicando un diseño combinado, el cual incluye un diseño cuantitativo y cualitativo.

Diseño cuantitativo.- se emplean medios matemáticos y estadísticas tradicionales para medir los resultados de manera concluyente (Shuttleworth, 2016)

Con respecto a los datos cuantitativos, se revisarán datos estadísticos, los mismos que permitirán establecer un comportamiento del turismo nacional, adicional se presentarán los Estados Financieros para analizar las cifras del periodo 2011 al 2016, a fin de establecer los índices financieros más importantes con las herramientas financieras conocidas.

Diseño Cualitativo.- es utilizada para generar posibles pistas e ideas que se pueden utilizar para generar una hipótesis verificable y realista (Explorable, 2016)

Los datos cualitativos estarán marcados en entrevistas a:

- ✓ Funcionario de la empresa Concesionaria el Sr. Gabriel Pinto, Gerente Comercial.

Adicional se efectuarán revisiones de la incidencia financiera que acapara la estrategia comercial basada en una promoción internacional y los posibles efectos positivos para el incremento de nuevas rutas aéreas.

Capítulo III

Turismo visto como aporte al desarrollo nacional

El desarrollo del sector turístico en el Ecuador ha sido una tarea pendiente desde muchos años atrás, quizás porque no se veía a ese sector como un verdadero aporte significativo a la economía, o también porque existían otros productos en boga que permitían solventar el desarrollo nacional.

El turismo significa una gran inversión en el orden social, infraestructuras y promociones en el ámbito nacional e internacional, por ese motivo el Gobierno Nacional ha tomado esta tarea como una de sus principales preocupaciones y ha llevado a impulsar el desarrollo en sectores que antes de manera empírica realizaban una gestión turística.

Para muestra de que esta visión ha cambiado, el Presupuesto General del Estado en el periodo 2012 fueron asignados al Ministerio de Turismo aproximadamente 40 millones de dólares y se prevé que hasta el año 2017 se incremente hasta en 150 millones anuales (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica, 2013). Con este aporte se busca establecer una política de estado permanente, el país entrará a competir internacionalmente para captar turistas que desean conocer una sociedad que ofrece un conjunto de atracciones naturales, gastronómicas y de aventura.

Para poder conseguir que este sector se dinamice y sobre todo obtener un claro desarrollo sustentable, es necesario tomar en consideración pilares fundamentales como los que plantea el Gobierno (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica, 2013).

- ✓ Seguridad
- ✓ Calidad
- ✓ Destinos
- ✓ Conectividad y;
- ✓ Promoción

En cada uno de los puntos detallados el que más destaca por la gran preocupación que este año, es la seguridad, siendo un punto neurálgico para el turista que nos visita. Para esto el Estado a través del Ministerio de Turismo, ha establecido mesas de trabajo con

representantes del sector turístico, con el fin de fortalecer mecanismos de seguridad que brinden al turista una respuesta inmediata ante cualquier evento inesperado, pero sobre todo realizando una acción preventiva para establecer lugares seguros que lleven a que los visitantes tengan una percepción de estar siempre protegidos (Ministerio de Turismo, 2015)

La calidad está medida por la capacidad y orientación de servicio al cliente, normalmente los turistas extranjeros que visitan Ecuador vienen de países con mejor desarrollo económico, quizás las expectativas que ellos tengan no sean las mejores, sin embargo el trabajar en una capacitación seria sobre todo en la canalización de estrategias y buen servicio al usuario, puede conllevar una gran sorpresa al invitado y este a su vez percibe un ambiente distinto al que inicialmente había pensado (Freire, 2013).

En cuanto a los destinos, estos son los lugares identificados como potenciales turísticos donde se deben desarrollar actividades de socialización urbanística y de regulación de servicios básicos (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica, 2013).

La conectividad no solo está basada en el campo tecnológico, el mismo que no deja de ser importante, sino más bien en el desarrollo de infraestructuras como carreteras, trenes, además de nuevos aeropuertos que conlleven al país a una competitividad regional y mundial, sobre todo por la ampliación de nuevos mercados en especial con países asiáticos (El Universo C.A., 2013)

Con respecto a la promoción, el Estado a través del Ministerio de Turismo ha incursionado en una campaña publicitaria local e internacional con el fin de dar a conocer los mejores destinos. El país ha participado en importantes ferias turísticas a nivel mundial, destacándose los países que están en Europa, América del Norte y América del Sur (Ministerio de Turismo, 2014)

Sin duda el seguir estos lineamientos conllevan a una tendencia de desarrollo, el mismo que busca la incorporación de muchos actores de la economía, sin dejar de lado la reglamentación que debe existir para establecer un marco legal justo y equitativo.

Leyes y reglamentos que rigen al turismo en el Ecuador

La ley y los reglamentos que se atañen a la sociedad ecuatoriana en el marco del sector turístico son (Medina, 2015)

1. Ley de Turismo

2. Reglamento general de aplicación a la Ley de Turismo
3. Reglamento al capítulo VII de las Ley de Turismo (Proyecto IVA)
4. Reglamento especial de Turismo en áreas naturales protegidas
5. Reglamento general de Transporte Terrestre Turístico

Ley de Turismo

Según Decreto Ejecutivo No. 1424, publicado en el Registro Oficial No. 309 de 19 de abril del 2001.

Contiene diez capítulos, 63 artículos, de los cuales 10 artículos corresponden a disposiciones generales (Medina, 2015).

Los capítulos son:

- ✓ Capítulo I – Generalidades
- ✓ Capítulo II – De las actividades turísticas y quienes las ejercen
- ✓ Capítulo III – Del Consejo Consultivo de Turismo
- ✓ Capítulo IV – Del Ministerio de Turismo
- ✓ Capítulo V – De las Categorías
- ✓ Capítulo VI – Áreas Turísticas Protegidas
- ✓ Capítulo VII – De los incentivos y beneficios en general
- ✓ Capítulo VII- De los comités de Turismo
- ✓ Capítulo IX – Patrimonio Autónomo
- ✓ Capítulo X – Protección al consumidor de Servicios Turísticos
- ✓ Disposiciones Generales

Reglamento general de aplicación a la Ley de Turismo

Según Decreto Ejecutivo No. 133, publicado en el Registro Oficial No.25 de 19 de febrero del 2003 (Medina, 2015)

Contiene un título Preliminar, 7 Títulos con 116 artículos

- ✓ Título Preliminar
- ✓ Título Primero – Del Régimen Institucional
- ✓ Título Segundo – De las Actividades Turísticas
- ✓ Título Tercero – De las Áreas protegidas y de las áreas turísticas
- ✓ Título Cuarto – El Fondo de Promoción turística
- ✓ Título Quinto – Procedimientos de protección al consumidor de Servicios Turísticos
- ✓ Título Sexto – La Jurisdicción Coactiva
- ✓ Título Séptimo – Disposiciones Generales y Transitorias

Reglamento al capítulo VII de la Ley de Turismo (proyecto IVA)

Según Decreto Ejecutivo No. 133, publicado en el Registro Oficial No.25 de 19 de febrero del 2003 (Medina, 2015).

Contiene 22 artículos que refuerzan la normativa para el artículo VII de la Ley de Turismo.

Reglamento especial de Turismo en áreas naturales protegidas

Según Decreto Ejecutivo No. 3045, publicado en el Registro Oficial No.656 de 5 de septiembre del 2002 (Medina, 2015)

Contiene seis capítulos y 72 artículos:

- ✓ Capítulo Primero – Ámbito y Principios
- ✓ Capítulo Segundo - Competencias
- ✓ Capítulo Tercero – El turismo como un uso especial permitido en el sistema nacional de áreas protegidas
- ✓ Capítulo Cuarto – Modalidades Turísticas permitidas en el sistema nacional de áreas protegidas

- ✓ Capítulo Quinto – De las Operaciones Turísticas
- ✓ Capítulo Sexto – Del turismo en la provincia de Galápagos

Reglamento general de Transporte Terrestre turístico

Según Decreto Ejecutivo No. 830, publicado en el Registro Oficial No.252 de 15 de enero del 2008 (Medina, 2015).

Contiene cinco capítulos y 23 artículos:

- ✓ Capítulo Primero – Definición, objeto y ámbito de competencia
- ✓ Capítulo Segundo – Del Establecimiento y operación del transporte terrestre turístico
- ✓ Capítulo Tercero – Alcance del servicio de transporte terrestre turístico
- ✓ Capítulo Cuarto – De las denuncias, prohibiciones y sanciones
- ✓ Capítulo Quinto – Sanciones por incumplimiento

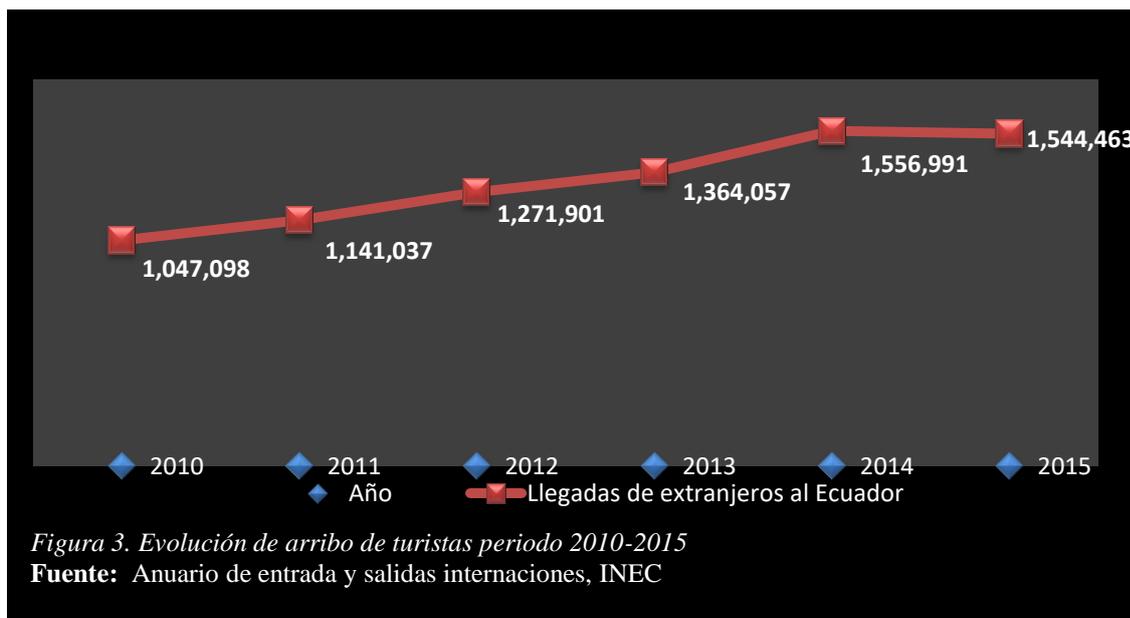
Turistas que arribaron al país dentro del periodo 2010 al 2015

El incremento de los turistas extranjeros que han visitado el país tiene una tendencia sostenida al alza, siendo importante a lo largo de los periodos 2010 al 2015, incluso las autoridades del Ministerio de Turismo indicaron que el país había establecido un record en el año 2014 en relación al año 2013, debido a que el crecimiento fue de un 14% (Ministerio de Turismo, 2014), tal como se puede observar en la Tabla 1 y gráficamente en la Figura 3.

Tabla 1
Llegadas de extranjeros al Ecuador

Año	Llegadas de extranjeros al Ecuador	Variación
2010	1,047,098	
2011	1,141,037	9%
2012	1,271,901	11%
2013	1,364,057	7%
2014	1,556,991	14%
2015	1,544,463	-1%

Fuente: Ministerio de Turismo - Anuarios de Migración Internacional - INEC



Siendo el periodo 2014 uno de los mejores años en lo que respecta al aumento de turistas en el Ecuador, se puede observar en las Tablas 2 y 3 cuales son los países y regiones continentales con mayor visitas al país (Ministerio de Turismo, 2014).

Tabla 2
Países con mayor presencia de turistas

País	Turistas 2014	Turistas 2015	Variación
Colombia	375.755	348.151	-7%
Estados Unidos	259.468	263.081	1%
Perú	175.678	165.223	-6%
Venezuela	119.795	105.533	-12%
España	67.652	67.545	0%
Argentina	58.607	54.513	-7%
Chile	43.896	40.656	-7%
Cuba	41.547	79.236	91%
Alemania	33.317	33.209	0%
Canadá	33.240	32.541	-2%
Otros	348.036	354.775	2%
Total	1.556.991	1.544.463	-1%

Fuente: Anuarios de Migración Internacional - INEC Ministerio del Interior

En el periodo 2015 existe una pequeña disminución del 1% frente al 2014, hasta cierto punto es comprensible por la crisis económica local que ha afectado al turismo. La caída más importante de turistas que visitan al país entre los periodos 2014 y 2015, está Venezuela con un decrecimiento del 12%, mientras que Cuba denota un claro aumento del 91%

Agrupados los turistas por continente se obtiene la siguiente variación:

Tabla 3*Continente con mayor presencia de turistas*

País	Continente	Turistas 2014	Turistas 2015	Variación
Estados Unidos	América del Norte	292.708	295.622	1%
Colombia	América del Sur	773.731	714.076	-8%
Cuba	Centro América	41.547	79.236	91%
España	Europa	100.969	100.754	0%
Otros	Otros	348.036	354.775	2%
	Total	1.556.991	1.544.463	

Fuente: Anuarios de Migración Internacional - INEC Ministerio del Interior

Entre los periodos 2014 y 2015, los turistas provenientes de la región de Centro América lideran el crecimiento de visitas al país, América del Norte tiene un ligero crecimiento y Europa no creció, mientras que el sector de América del Sur presenta la caída más evidente. En la Figura 4 se presenta gráficamente la porción de turistas por continente del periodo 2014, año que significó muy beneficioso en visitas recibidas por el país.

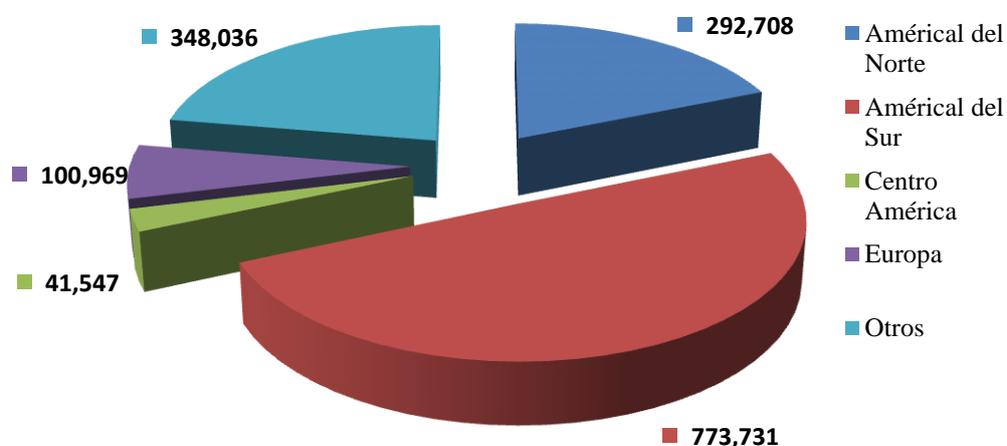


Figura 4. Turistas por continente - periodo 2014

Fuente: Anuarios de Migración Internacional, INEC

El Turismo, en millones de dólares de los últimos 5 años – En Relación a la Balanza Comercial

El sector turístico es uno de los rubros considerados como mayor evolución dentro de las exportaciones no petroleras, significando que el aporte de nuevas promociones y una clara

política gubernamental han cumplido su objetivo de ir posicionando a este sector como uno de los principales generadores de divisas en el Ecuador.

En la Balanza Comercial de Servicios se ubica al sector turístico registrado como:

- ✓ Transporte Aéreo
- ✓ Viajes de Negocios y Personales

Sector turístico exportable

En la Tabla 4 hace referencia al comportamiento que han tenido los rubros que componen al Sector Turístico Exportable en la Balanza Comercial de Servicios desde los años 2004 al 2015:

Tabla 4
Sector Turístico Exportable

	En millones de dólares						
	2004-2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transporte pasajeros aéreos	16,2	5,2	6,3	6,2	5,1	5,1	6,0
Viajes	3.473,5	781,3	843,4	1.032,5	1.246,2	1.482,1	1.551,4
Total	3.489,7	786,6	849,7	1.038,8	1.251,2	1.487,2	1.557,4
Crecimiento Porcentual			8%	22%	20%	19%	5%

Fuente: Banco Central del Ecuador

Si se toma en cuenta los últimos 6 años (2010-2015) el aporte ha sido de 6,970 millones de dólares a la economía, comparado con el periodo 2004-2009 donde el aporte fue de aproximadamente 3,490 millones de dólares, evidenciando un crecimiento muy alentador de 99,71%, lo cual demuestra que el sector tuvo un claro desarrollo en los años 2010 al 2015, teniendo su principal crecimiento en el año 2012 del 22% frente al 8% en el periodo 2011, después de esta fecha ha venido experimentando un descenso.

Los rubros que componen los Viajes se los clasifica como Negocios y Personales, según de muestra en el Figura 5.

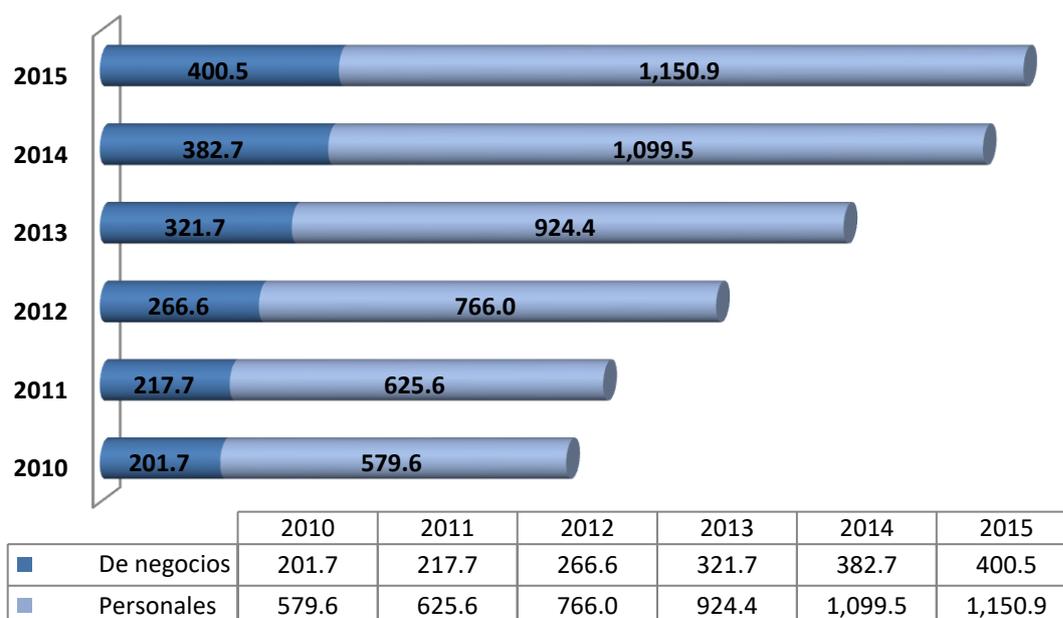


Figura 5. Viajes por negocios y personales - Turistas Exportables
Fuente: Banco Central del Ecuador

Sector turístico importado

Así como existen divisas que entran al país por el sector turístico, también se presenta la contrapartida, que es cuando los ecuatorianos visitan otros destinos turísticos, en la Tabla 5 se muestra el comportamiento de estos turistas en los periodos 2010 al 2015:

Tabla 5

Sector Turístico Importado

	En millones de dólares					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transporte pasajeros aéreos	295,3	322,9	333,0	365,7	355,3	355,3
Viajes	568,1	593,7	610,6	622,5	634,6	638,6
Total	863,4	916,5	943,6	988,2	989,8	993,9
Crecimiento Porcentual		6%	3%	5%	0%	0%

Fuente: Banco Central del Ecuador

En este detalle se evidencia que las visitas que realizan los ciudadanos ecuatorianos a otros países presenta un claro descenso entre el periodo 2010 al 2015.

Los rubros que componen los Viajes se los clasifica como **Negocios y Personales**, según de muestra en el Figura 6.

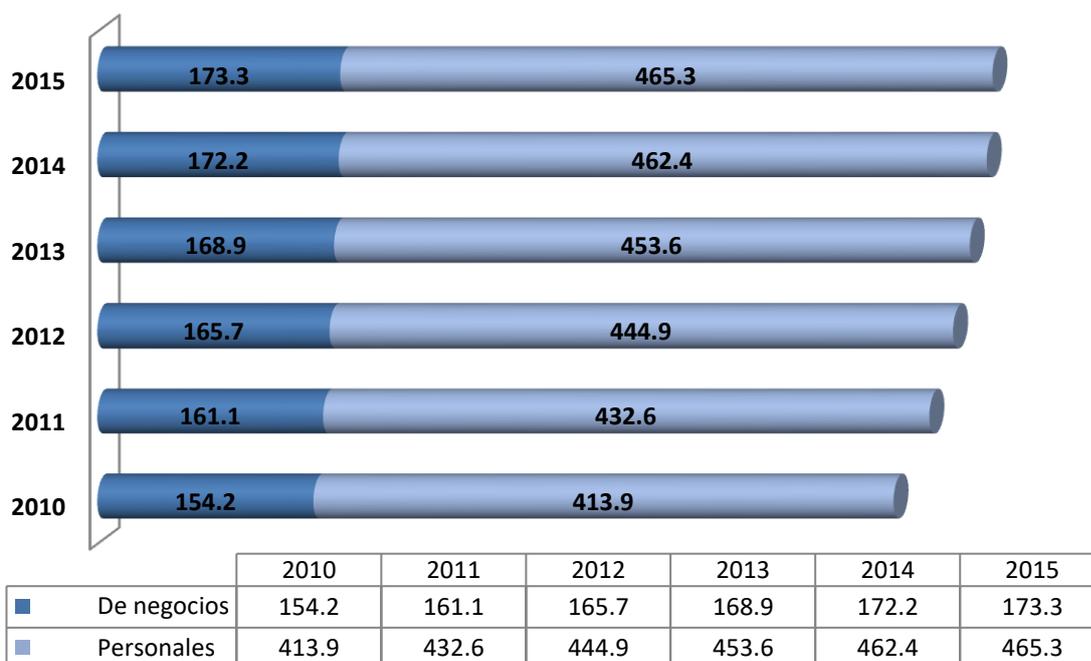


Figura 6. Viajes por negocios y personales - Turistas Importados
Fuente: Banco Central del Ecuador

Saldo neto del sector turístico

Al establecer un saldo neto entre el sector Turístico Exportable e Importado se puede evidenciar la Tabla 6:

Tabla 6

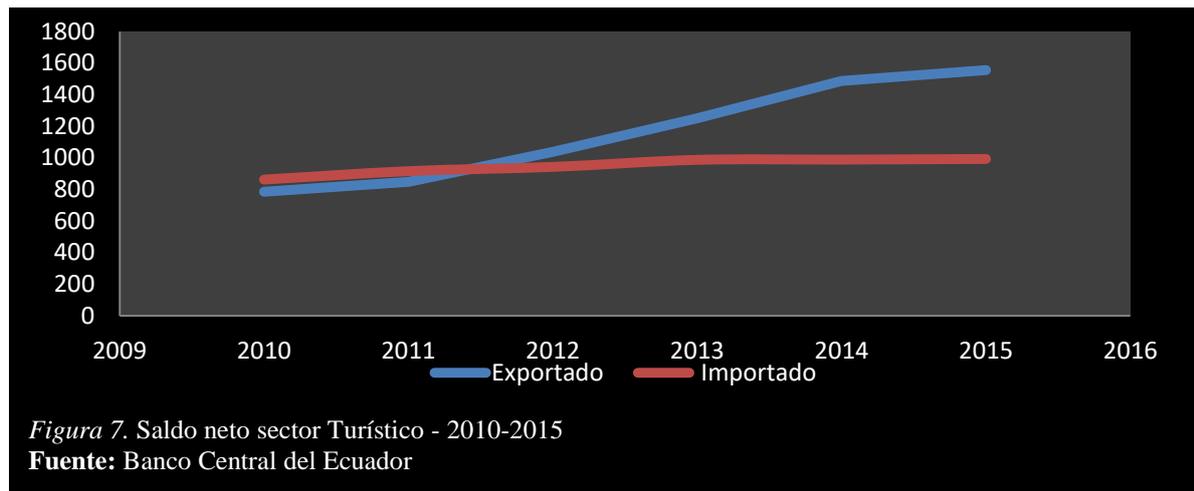
Saldo Neto Sector Turístico

	En millones de dólares					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Turismo Exportado	786,6	849,7	1.038,8	1.251,2	1.487,2	1.557,4
Turismo Importado	863,4	916,5	943,6	988,2	989,8	993,9
Saldo Neto	-76,8	-66,8	95,1	263,0	497,4	563,5

Fuente: Banco Central del Ecuador

En los años 2010 y 2011 se presentó un déficit entre lo que se exportó e importó, sin embargo desde el 2012 al 2015 se evidencia un claro superávit entre estos dos rubros, significando que ha existido una venida importante de turistas de manera más relevante.

La tendencia del turismo exportado es evidente según se puede observar en la siguiente Figura 7:



El Turismo como aporte al sector aeroportuario – Campaña Internacional

Una de las campañas que lanzó el Gobierno a través del mundo fue la llamada “All you need is Ecuador” (Todo lo que necesitas es Ecuador), esta campaña se dio a conocer al mundo el 1 de abril del 2014, la misma se inició en 19 ciudades a nivel local y mundial (Turismo Ministerio, 2014), entre esas fueron:

- ✓ Dugare de Lyon de París
- ✓ Madrid- España
- ✓ Morumbi de San Pablo – Brasil
- ✓ Bogotá – Colombia
- ✓ New York – Estados Unidos
- ✓ Santiago – Chile
- ✓ Berlin - Alemania
- ✓ Londres – Inglaterra
- ✓ Lima – Perú
- ✓ México D.F – México
- ✓ Amsterdam – Holanda
- ✓ Buenos Aires – Argentina
- ✓ Cuenca
- ✓ Manta
- ✓ Loja
- ✓ Guayaquil

- ✓ Tena
- ✓ Santa Cruz – Galápagos
- ✓ Quito

Una de las fotos promocionales de esta campaña se muestra en la figura 8:



Figura 8. Foto promocional campaña All you need is Ecuador
Fuente: Ministerio de Turismo

El sector turístico es un rubro importante que ayuda a dinamizar la economía, sobre todo porque muchos agentes económicos se ven involucrados, derivando en plazas de trabajo y sobre todo al ingreso de divisas, las mismas que son importantes en la economía dolarizada que rige en la economía ecuatoriana (Turismo, 2007).

Es importante señalar que el sector aeroportuario guarda una relación muy directa con el turismo, por ese motivo es primordial apoyar y aportar con ideas para el incremento de promociones turísticas a nivel internacional que permitan captar recursos de personas que buscan ocio o cualquier otro tipo de distracción y negocios en Ecuador.

Comportamiento del aporte turístico al sector aeroportuario

Uno de los componentes para poder cuantificar las cifras que aporta el turismo a la economía es el monto de Transporte de Pasajeros aéreos, durante el periodo 2010 al 2015 el comportamiento de esta variable económica es como se refleja en la siguiente tabla 7

Tabla 7

Sector Turístico Exportable

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transporte pasajeros aéreos	5,2	6,3	6,2	5,1	5,1	6,0
Variación		21%	-1%	-19%	1%	18%

Fuente: Banco Central del Ecuador

En especial durante los años 2012 y 2013, presenta una evidente caída, sin embargo en el año 2015 se muestra con una notable mejoría del 18% en relación al año 2014.

La tendencia de esta variable es como se detalla en la siguiente figura 9:

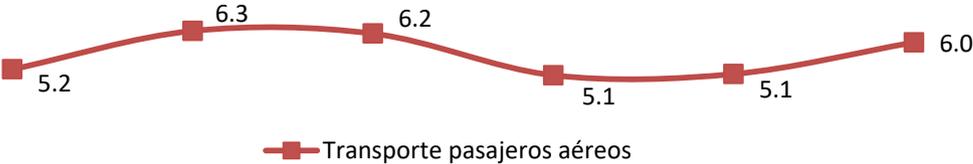


Figura 9. Tendencia Sector Turístico Exportable - Pasajeros aéreos
Fuente: Banco Central del Ecuador

La curva demuestra un comportamiento cíclico con una gran recesión de esta variable entre los años 2012 y 2013, sin embargo presenta una recuperación en los siguientes periodos.

Específicamente dentro del campo aeroportuario, tomando en cuenta los aeropuertos más importantes que están en los países Andinos (Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia), se obtiene que Guayaquil origina el 57% del tráfico en las rutas hacia Estados Unidos (TAGSA, 2016).

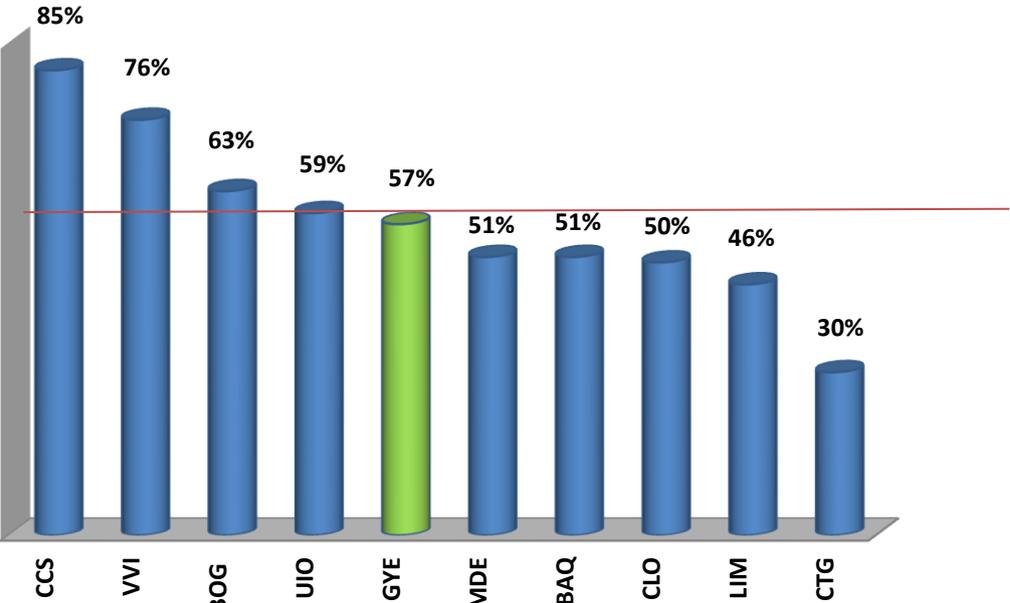


Figura 10. Principales ciudades andinas con rutas a Estados Unidos
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

CCS	•Caracas, Venezuela - Simón Bolívar Internacional
VVI	•Santa Cruz, Bolivia - Viru Viru Internacional
BOG	•Bogotá, Colombia - El Dorado
UIO	•Quito, Ecuador - Mariscal
GYE	•Guayaquil, Ecuador - José Joaquín de Olmedo
MDE	•Medellín, Colombia - Las Playas
BAQ	•Barranquilla, Colombia - E. Cortissoz
CLO	•Cali, Colombia - Alfonso Bonilla Aragón
LIM	•Lima, Perú - Intl Jorge Chávez
CTG	•Cartagena, Colombia - Rafael Nuñez

Figura 11. *Nomenclatura de ciudades*

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En la figura 10 se puede evidenciar claramente el comportamiento de los pasajeros en el aeropuerto de Guayaquil, es decir que el 57% de pasajeros viajan al destino Estados Unidos y el 43% son turistas o residentes que regresan a la ciudad. En comparación con el aeropuerto de Caracas (**CCS**) donde el 83% de los pasajeros viaja con destino a Estados Unidos y solo el 17% regresa a ese país. Guayaquil y en general el país está en un promedio de aproximadamente el 50% entre los pasajeros que van a Norteamérica y otro 50% los que regresan. Esto origina un potencial turístico el cual se está desarrollando y a su vez un buen aliciente a las aerolíneas que desean invertir con nuevas rutas hacia los destinos Guayaquil y Quito.

A partir de las promociones turísticas y la inversión realizada por el Estado para la captación de nuevos turistas, el sector aeroportuario, visto desde el concesionario que administra el aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo, se apuntala para la planificación y ejecución de nuevas estrategias comerciales que permitan crecer el negocio aeroportuario y a su vez los agentes económicos que se activan al momento del arribo de turistas extranjeros.

El capítulo se resume en varios aspectos positivos del sector turístico como aporte nacional, la evolución de los turistas entre los años 2010 al 2016, adicional se puede observar como el Turismo tiene una evolución favorable dentro de la Balanza Comercial, también se refleja una incidencia positiva para el sector aeroportuario acompañado de una promoción internacional impulsada por el Estado. La posición del aeropuerto de Guayaquil frente a otros aeropuertos del área Andina y su potencial mercado para captar nuevas aerolíneas con el objetivo de conseguir el incremento de nuevas rutas.

Capítulo IV

Concesionario del Aeropuerto de Guayaquil

El actual administrador del aeropuerto de Guayaquil es la empresa privada Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA mediante escritura pública del 16 de febrero de 2004 se convierte en sociedad anónima, que contempla un plazo de duración de cincuenta años que parten desde la fecha de inscripción (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil)

Las compañías socios de TAGSA son legalmente constituidas en los países de Ecuador, Argentina y Panamá (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil)

- ✓ Dellair Services S.A.
- ✓ Corporación América S.A.
- ✓ Ormond Group

Las obligaciones adquiridas por TAGSA al momento de la firma del contrato de concesión son:

- ✓ Operar y Administrar el aeropuerto de Guayaquil (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil)
- ✓ En los primeros 30 meses realizar una inversión de aproximadamente 90 millones (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil)
- ✓ Realizar el aporte del 50,25% correspondiente a los ingresos brutos regulados que debe durar por todo el tiempo de la concesión, este monto deberá ser entregado al Fondo Fiduciario de Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Guayaquil (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil)
- ✓ El contrato de concesión regula las tarifas en el aeropuerto y de forma anual se pueden incrementar teniendo como base el índice de precios al consumidor como resultado de la suma ponderada del 80% de la inflación de los Estados Unidos de América y del 20% de la inflación de la República del Ecuador (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil)

✓ Durante las 24 horas del día la concesionaria debe mantener operativa las operaciones e infraestructura aeroportuarias las cuales comprenden (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil):

- Pista de aterrizaje
- Calles de rodaje
- Plataforma de aviones de pasajeros y carga
- Equipos de seguridad
- Control de seguridad de pasajeros
- Servicio en la terminal de pasajeros y carga
- Servicios de rampa
- Servicios contra incendios
- Servicios médicos
- Servicios de estacionamiento de vehículos y otros

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) organismo del estado encargado estará a cargo del control del tráfico y servicio aéreo. La concesionaria proveerá las facilidades con respecto a instalaciones y equipos necesarios para este cumplimiento (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil).



Figura 12. Foto fachada Aeropuerto José Joaquín de Olmedo

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.

Datos técnicos del Aeropuerto de Guayaquil

El aeropuerto de Guayaquil ofrece los siguientes datos técnicos:

Nombre:

- ✓ Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo
- ✓ Designación IATA: GYE

Área total

- ✓ La terminal de pasajeros tiene un área de 60,000 m²
- ✓ Tiene una capacidad para 7 millones de pasajeros

Localización y referencias

- ✓ Dentro del perímetro urbano al Norte de Guayaquil
- ✓ Elevación: 6 metros sobre el nivel del mar
- ✓ Referencia en temperatura: 31⁰ C (87.8° F)

Pista (RWY)

- ✓ Longitud: 2,684 metros
- ✓ Ancho: 45 metros

Calle de rodaje

- ✓ Longitud: 2,935.57 metros
- ✓ Ancho: 23 metros

Horario de Operaciones

- ✓ 24 horas todos los días

Plataformas

- ✓ 15 plazas de estacionamiento para aviones de pasajeros con 10 puentes de embarque, estos puntos varían dependiendo del tipo de aeronave que opera

- ✓ 8 plazas de estacionamiento para aviones de carga
- ✓ 7 plazas de estacionamiento para aviones de aviación general

Rescate y control de incendios

- ✓ Protección en categoría 9
- ✓ Avión crítico: AIRBUS 340-600
- ✓ Personal Operativo: Bomberos aeronáuticos y Servicio de emergencias médicas

Guayaquil como oferta aeroportuaria

Dentro del contexto aeroportuario internacional las grandes líneas aéreas no solo analizan el sector aeroportuario de una ciudad incluyendo potencialidades o deficiencias, sino también un contexto macro donde se desenvuelve la economía de la ciudad que desean invertir.

La ciudad de Guayaquil es una de las ciudades más extensas del territorio ecuatoriano y una de las más pobladas según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC) con aproximadamente 2.35 millones de habitantes, además es considerada como la capital económica e industrial del Ecuador (INEC, 2010).

En la Figura 13 se puede observar que dentro de la región latinoamericana Guayaquil es una metrópoli ubicada en el puesto 17 de las ciudades más pobladas (TAGSA, 2016).

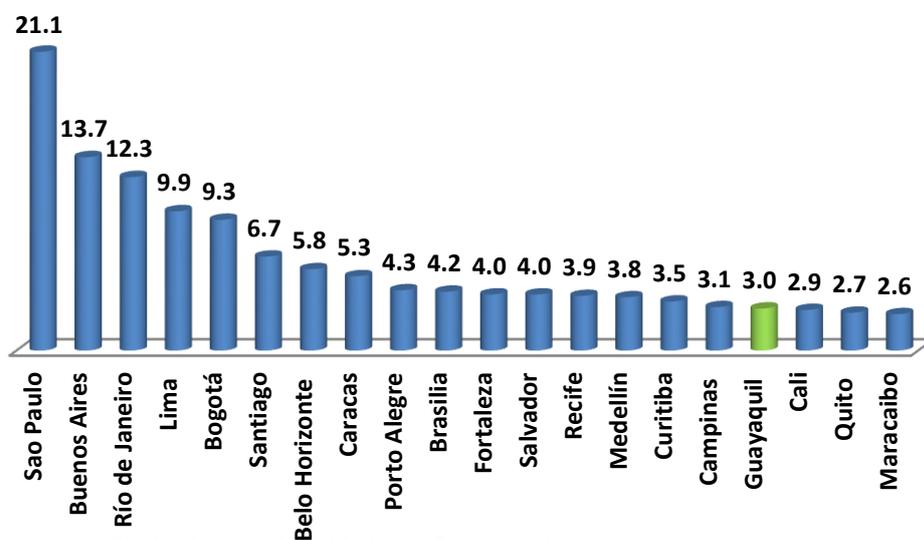


Figura 13. Ciudades más pobladas en Latinoamérica
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En Guayaquil se desempeña un mayor número de empresas privadas comparada con el resto del país, en especial con Quito, tomando en consideración el ranking de las 50 empresas privadas más grandes, exceptuando el sector energético, la ciudad, según se puede visualizar la Figura 14, capta: (TAGSA, 2016)

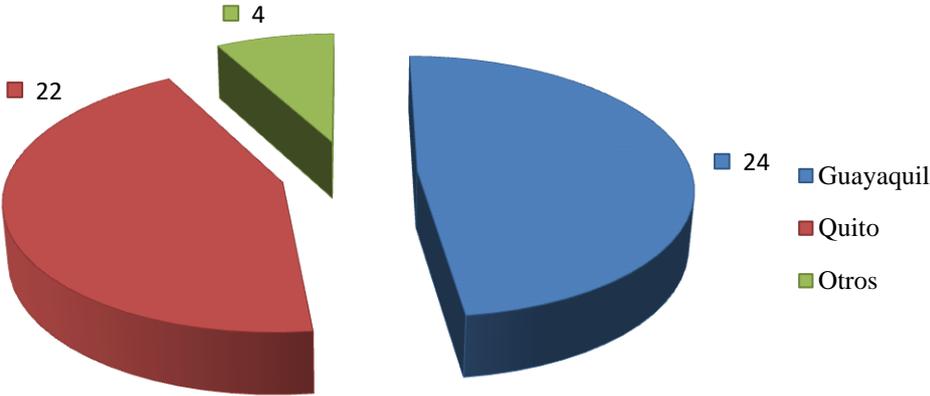


Figura 14. Distribución por ciudad de las empresas privadas más grandes
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

La ciudad tiene el principal puerto del país, donde maneja la mayoría de las importaciones y exportaciones, el movimiento anual por carga en el año 2015 se ubicó en 1.76 millones TEUs por sus siglas en inglés (Twenty-foot Equivalent Unit, Unidad equivalente a veinte pies) (TAGSA, 2016).

Como perspectiva a futuro se planea invertir \$1.2 billones para el nuevo puerto de aguas profundas en la ciudad de Posorja, que se encuentra ubicada a 113 kilómetros de distancia de la ciudad de Guayaquil (TAGSA, 2016).

Dentro de la región, el puerto de Guayaquil ocupa el séptimo puesto como uno de los puertos más ocupados en Latinoamérica (TAGSA, 2016), según se visualiza en la Figura 15:

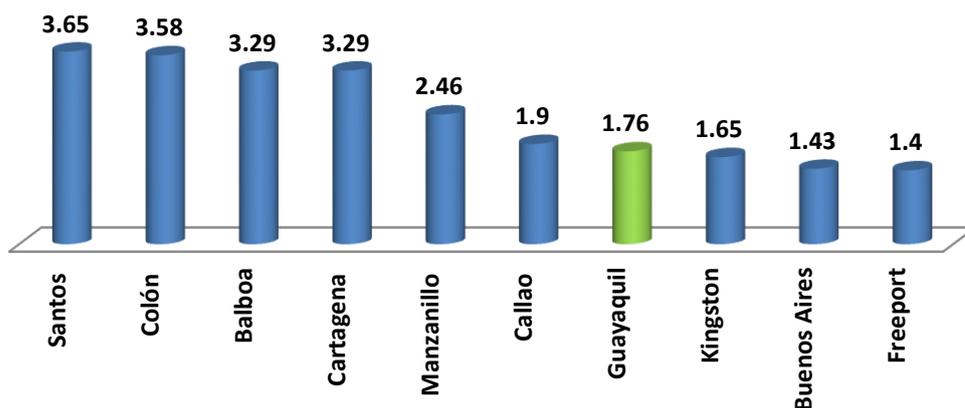


Figura 15. Movimiento de Carga anual periodo 2015 (Millones de TEUs)

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El aeropuerto de Guayaquil tiene como uno de sus principales competidores al aeropuerto Mariscal Sucre de la ciudad de Quito, ambas ciudades manejan terminales de pasajeros de similar capacidad, sin embargo Quito por ser una capital lleva una ligera ventaja frente a Guayaquil

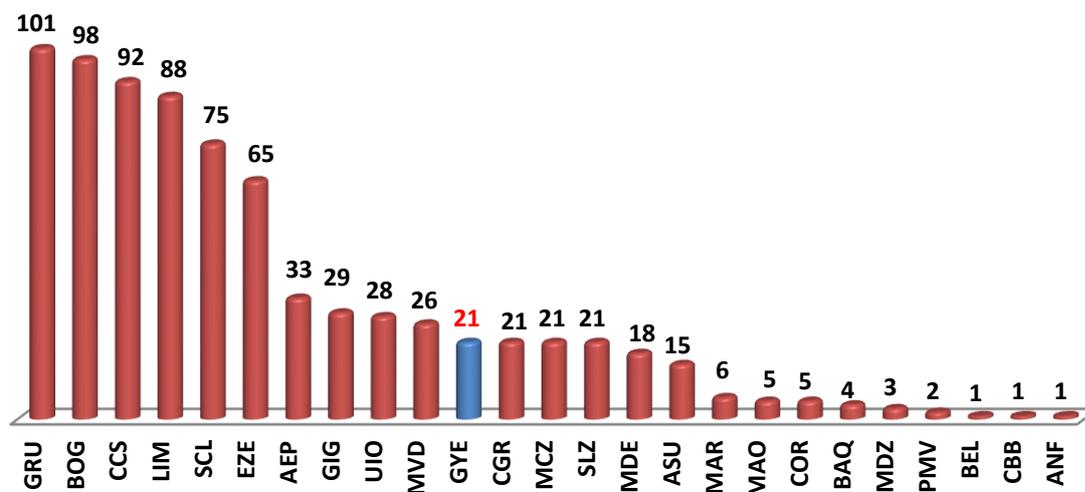


Figura 16. Aeropuertos en Sudamérica con mayor Salida Internacional

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En el contexto aeroportuario las capitales son más promocionadas y son las que manejan la mayor cantidad de aerolíneas y rutas, sin embargo en la Figura 16 se puede evidenciar que exceptuando los aeropuertos de Sao Paulo (**GRU**) y Río de Janeiro (**GIG**), **Guayaquil** ocupa el puesto 11 dentro de los aeropuertos con mayores salidas internacionales semanal en Sudamérica, está apenas a 7 salidas internacionales de Quito, siendo capital y por encima del aeropuerto de Asunción que es una ciudad capital.

En base a este contexto el Aeropuerto de Guayaquil tiene una muy buena posición en la región, por lo tanto el concesionario ha visto oportunidad para la promoción del aeropuerto especialmente en las regiones de Norteamérica y Europa

Distribución de aerolíneas al mercado de Estados Unidos

El concesionario de Guayaquil a través de un estudio contratado con la firma (hasta finales de agosto 2016) Ailevon Pacific ha realizado una exploración importante de algunas connotaciones necesarias para tenerlas presente, con el fin de verificar el contexto donde se desenvuelve el Aeropuerto de Guayaquil.

Ecuador es uno de los países con mayor tráfico a los Estados Unidos, el cual está creciendo mucho más rápido que los países en Sudamérica, incluso por encima de Argentina y Chile, así como se puede visualizar en la Figura 17:

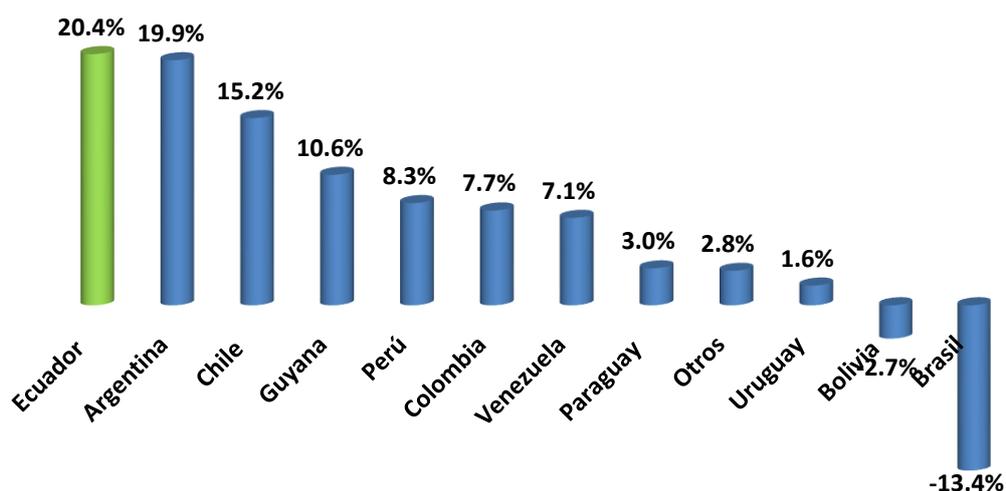


Figura 17. Países con mayor tráfico al destino Estados Unidos
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En relación a la ciudad de Guayaquil con corte a diciembre 2015 solo tres aerolíneas ofrecen **vuelos directos** hacia Estados Unidos:

- ✓ Tame.- que vuela a los aeropuertos de Fort Lauderdale (**FLL**) y John F. Kennedy (**JFK**) en la ciudad de New York, la única aerolínea ecuatoriana que tiene dos destinos hacia Estados Unidos.
- ✓ American Airlines.- vuelos directos a Miami (**MIA**)
- ✓ Latam (Lan Chile).- vuelos directos a New York, aeropuerto **JFK**

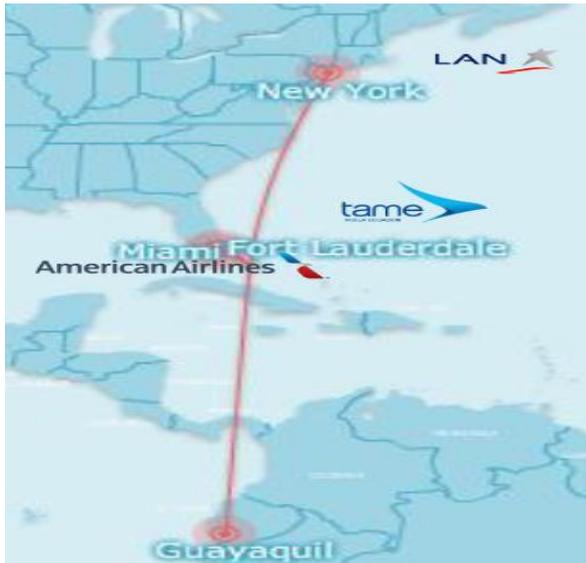


Figura 18. Aerolíneas con destino a Estados Unidos
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En porcentajes cada una de estas empresas, según la cuota de capacidad el mercado de los vuelos directos a Estados Unidos se comparte de la siguiente forma:

- ✓ Tame – 24%
- ✓ American Airlines – 47%
- ✓ Latam – 29%

Sin embargo el mercado total de los vuelos directos e indirectos a Estados Unidos se divide en las aerolíneas que se muestran en la Figura 19:

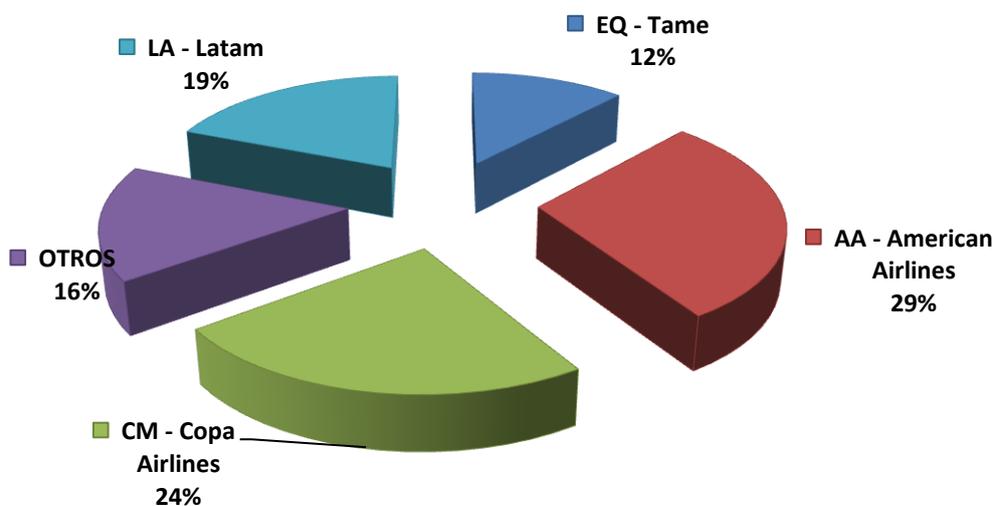


Figura 19. Porcentaje aerolíneas con destino a Estados Unidos
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Como se puede observar en la Figura 19 la aerolínea **Copa** es la segunda aerolínea más importante con vuelos a Estados Unidos después de American Airlines, se debe considerar que Copa no hace un vuelo directo sino que realiza una escala previa en Panamá (**PTY**), esto evidencia que los pasajeros están dispuestos a realizar una parada adicional antes de llegar a su destino final, quizás porque buscan mejores precios, flexibilidad de horarios y servicios.

American Airlines con el vuelo directo a Miami (**MIA**), posee una conectividad a 56 destinos en Estados Unidos, con 200 vuelos internos.

Latam, que posee el vuelo directo a New York (**JFK**), desde esta ciudad puede realizar una conectividad a 27 destinos con 70 vuelos.

Tame, tiene una conexión limitada solo para Fort Lauderdale (**FLL**) y Nueva York (**JFK**)

Principal destino norteamericano y potencialidades de mercado para captar nuevas rutas o aerolíneas

El principal destino desde Guayaquil a Estados Unidos es la ciudad de Nueva York, incluso es la tercera ciudad más importante, dentro de la región, que tiene este destino principal en el mercado norteamericano, además se ubica por encima de Quito en aproximadamente un 43% más pasajeros que viajan a este destino.

Hasta agosto 2016, el total (en miles) de pasajeros que viajaron hacia la ciudad de New York fueron las que se detalla a continuación en la Figura 20:

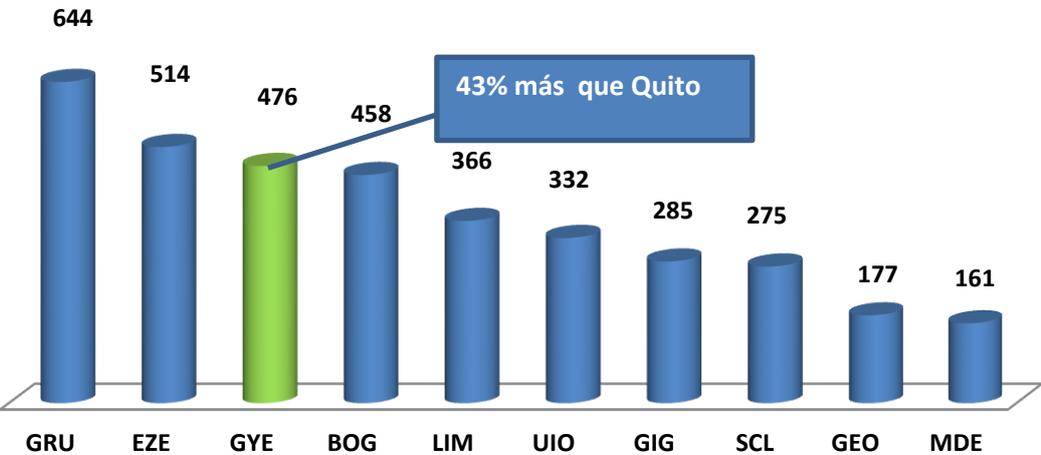


Figura 20. Aeropuertos de Sudamérica, pasajeros con destino a Nueva York
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El Concesionario de Guayaquil después del gran impulso que tuvo el país a través de la campaña “All you need is Ecuador” por intermedio del Estado ecuatoriano ha buscado desde el 2014 incursionar en eventos internacionales que agrupan a aerolíneas de todo el mundo en una sola feria, la misma que sirve de plataforma para la promoción aeroportuaria y a su vez una promoción de la ciudad.

Una de estas ferias internacionales a las que regularmente ha venido asistiendo TAGSA, junto con su equipo Comercial, es la llamada Routes Americas, esta empresa está focalizada específicamente a promover el desarrollo de las rutas de aviación, incluyendo un portafolio de eventos internacionales ya sea de manera presencial o en línea.

En estas ferias se expone los beneficios que puede obtener una nueva aerolínea o la apertura de nuevas rutas por aerolíneas que mantienen operaciones vigentes en el Aeropuerto de Guayaquil, a continuación la Tabla 8 y la Figura 21 con corte al 2015, donde se evidencia el potencial mercado que se presenta para la región Norteamericana

Tabla 8
Mercado Potencial para Norteamérica

Vuelos			
Destino	Directos	Indirectos	Total
New York	128.433	189.728	318.161
Miami	89.794	89.079	178.873
Orlando		42.287	42.287
Los Angeles		28.817	28.817
Fort Lauderdale	12.063	12.025	24.088
Chicago		23.891	23.891
Washington		10.778	10.778
Boston		7.101	7.101
Houston		6.594	6.594
Tampa		6.220	6.220

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

La Tabla 8 demuestra los vuelos directos (sin escalas) e indirectos (con una o varias escalas) que se realizan al destino Estados Unidos desde Guayaquil, siendo el principal destino New York, luego le siguen las ciudades de Miami y Orlando.

Mediante la Figura 21, se demuestra el siguiente comportamiento:

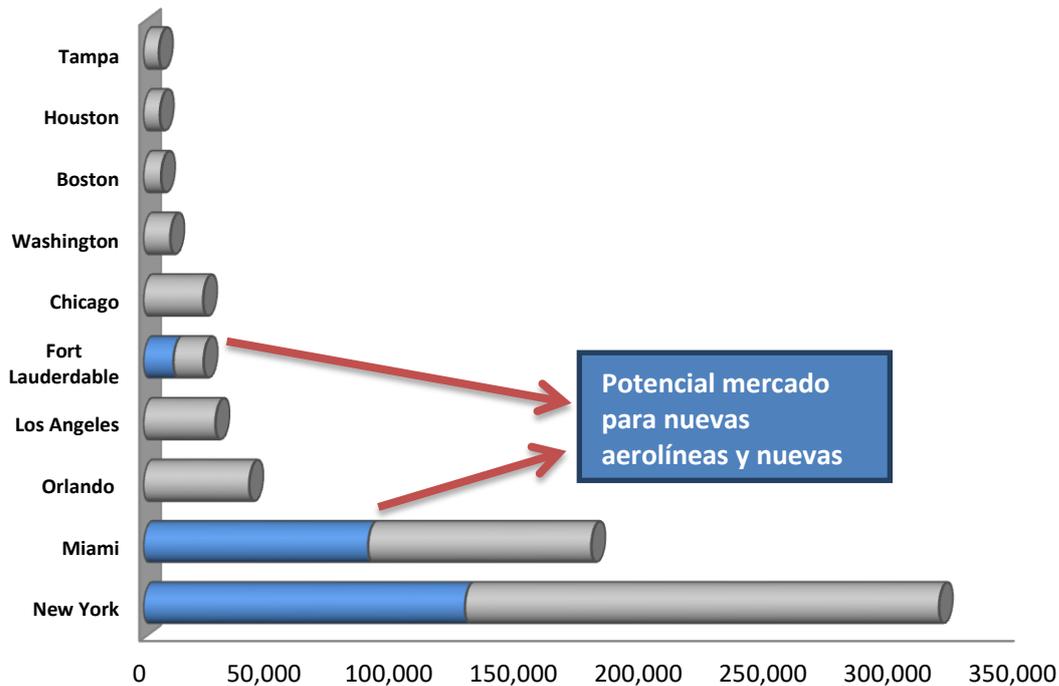


Figura 21. Vuelos de Guayaquil a Estados Unidos - Total de pasajeros ida y vuelta

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Las barras azules demuestran los vuelos directos de Guayaquil a New York, las barras grises son los vuelos indirectos, estos últimos vuelos son los que potencialmente significan un mercado que puede ser cautivado por nuevas ofertas. Es evidente observar aerolíneas que ofrecen un vuelo directo a New York, sin embargo las personas prefieren realizar una escala adicional para llegar a su destino. Precisamente este comportamiento hace promover al aeropuerto de Guayaquil como un mercado que puede ser conquistado por nuevas aerolíneas, sobre todo identificando este nicho que merece tener la atención de las aerolíneas que buscan expandir sus mercados (Pinto, 2017).



Figura 22. Oferta Económica entre Guayaquil y Quito - vuelos a Nueva York

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El precio promedio, como se puede observar en la Figura 22, desde Guayaquil a New York a lo largo de 5 periodos es superior al ofrecido en la ciudad de Quito, esto debido a que la oferta de asientos a este destino en la capital es superior a la que se ofrece en Guayaquil, sin embargo los usuarios que más utilizan esta ruta deciden utilizar el aeropuerto de Guayaquil como su origen para New York.

Esta particularidad reflejada en el comportamiento de los usuarios hace reafirmar que Guayaquil es el mejor lugar para impulsar esta ruta.

Como dato adicional, para el mercado norteamericano el tráfico para el Sur de Florida, desde la ciudad de Guayaquil se expandió en un 53%, mientras que la capacidad de asientos que se ofrecen apenas tuvo un incremento del 4% en 5 años (Pinto, 2017).

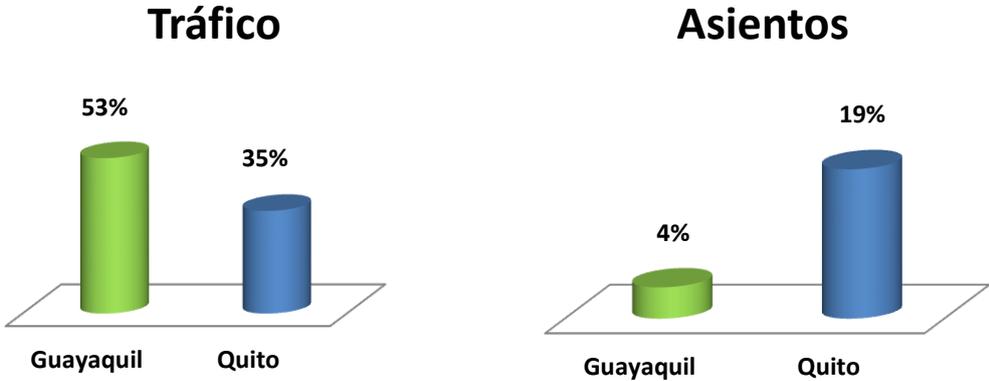


Figura 23. Relación tráfico de rutas y disponibilidad de asientos
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El mercado norteamericano no solo es un destino importante para las atenciones y promociones comerciales sino también el mercado europeo.

Principal destino europeo y potencialidades de mercado para captar nuevas rutas o aerolíneas

En el país existen solo dos destinos a Europa de manera directa, la capacidad es compartida entre el aeropuerto de Guayaquil y el de Quito. En Guayaquil las tres principales aerolíneas son KLM (KL) e Iberia (IB) y Latam

El itinerario en la ciudad de Guayaquil son:

✓	KLM	Vuelos diarios	Amsterdan-Quito-Guayaquil	
			Guayaquil-Amsterdan	
✓	Iberia	4/7	Madrid-Quito-Guayaquil	
			Guayaquil-Madrid	
✓	Latam	4/7	Madrid – Guayaquil	Guayaquil-
			Madrid	



Figura 24. Aerolíneas con destino a Europa
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Desde el año 2012 hasta el periodo 2015 las aerolíneas Iberia y KLM captan el 65% del mercado a Europa, como se observa en la siguiente Figura 25:

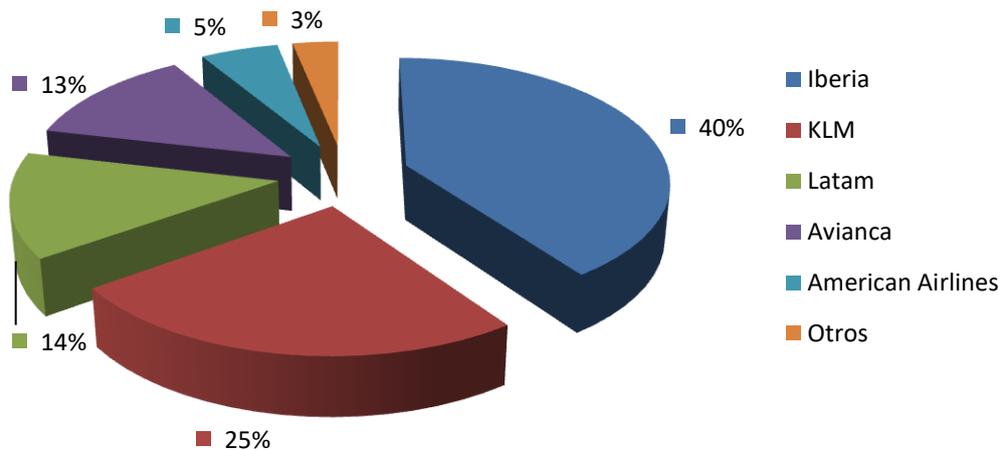


Figura 25. Porcentaje de aerolíneas con destino a Europa
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

A continuación en la Tabla 9 y la Figura 26 se muestran los pasajeros que viajaron a Europa con corte al año 2015 donde se expone el potencial mercado que se presenta para la región Europea.

Tabla 9
Mercado Potencial para Europa

Principales Destinos	Vuelos				Total
	Directos	1 Parada	2 Paradas	3 Paradas	
Madrid	115.424	34.459	9.824		159.707
Barcelona		36.997	11.261		48.258
Milán		18.520	19.240		37.760
Amsterdan	18.497		4.251		22.748
Londres		14.430	572		15.002
Roma		2.680	2.323		5.003
París		2.645	2.335		4.980

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

La Tabla 9 demuestra los viajes a Europa desde Guayaquil de manera directa sin escalas a las ciudades de Madrid y Amsterdan, adicional se puede visualizar las paradas que están dispuestos a realizar los usuarios para llegar a un destino como Madrid a pesar que existe un vuelo directo.

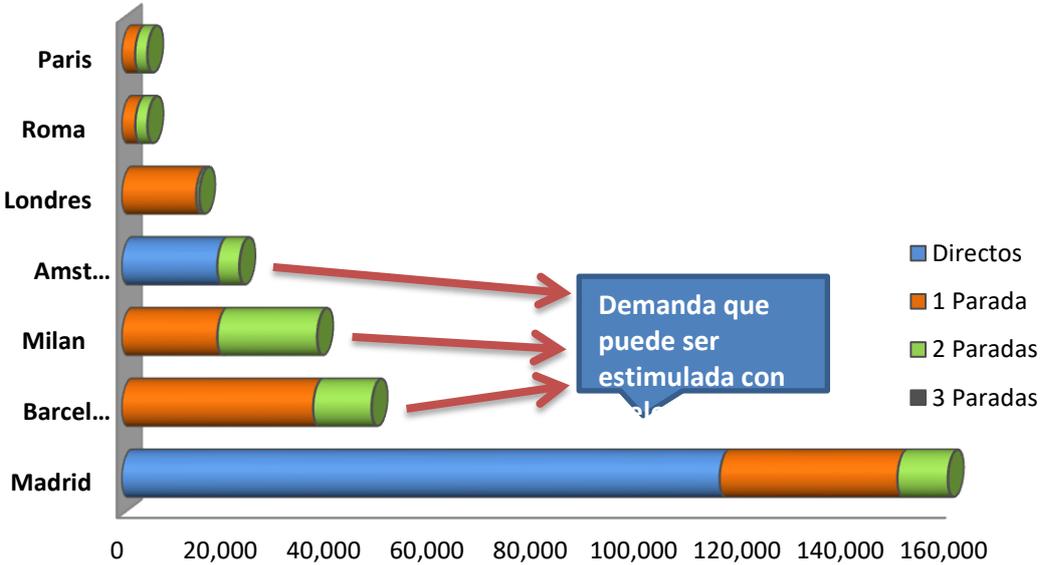


Figura 26. Vuelos de Guayaquil a Europa - Total de pasajeros ida y vuelta

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Los usuarios que buscan llegar a las ciudades de Madrid, Barcelona y Milán prefieren realizar una y hasta dos paradas antes de llegar a su destino, quizás por mejores costos y servicios, estas rutas son las que potencialmente pueden ser enfocadas como una demanda a

ser estimulada a través de vuelos directos, en especial a la ciudad de Barcelona que es un destino importante para los migrantes ecuatorianos (Pinto, 2017).

Los mercados Norteamericanos y Europeos son los que el concesionario ha identificado como importantes para la promoción y el desarrollo aeroportuario guayaquileño, esto acompañado con mejora en servicios y atención, lo cual fue corroborado por la entrevista realizada al Gerente Comercial el Sr. Gabriel Pinto (Pinto, 2017)

El efecto positivo de las estrategias comerciales que se han tomado como la asistencias a las ferias internacionales, han incidido en la llegada de una nueva aerolínea europea llamada AIREUROPA, la misma que inició sus actividades en diciembre 2016. Adicional se ha conseguido que la aerolínea Copa incremente sus rutas y la Aerolínea Latam haga lo mismo pero con vuelos estacionales, es decir que incrementa sus rutas en los meses de Julio a Septiembre (Pinto, 2017).

Todas estas negociaciones previas y el éxito de incrementar nuevas rutas o la llegada de nuevas aerolíneas, desemboca en un incremento de pasajeros a la terminal aérea, significando que existan recursos para la mantención del Aeropuerto de Guayaquil

El concesionario ha realizado desde el 2004 un manejo de los recursos desde una óptica privada que a su vez se ve reflejada en el resultado de los estados financieros, su liquidez y todo el ámbito financiero que se desenvuelve en un ente privado.

En resumen, el capítulo detalla los aspectos administrativos más importantes del Concesionario del aeropuerto de Guayaquil, además como la ciudad se presenta con una oferta aeroportuaria donde se destaca su población y puerto. Además se muestra el principal destino Norteamericano y como desde el aeropuerto de Guayaquil se puede promocionar la captación de nuevas aerolíneas y rutas hacia este destino, demostrando el potencial mercado que existe en la ruta específicamente a Estados Unidos. Con respecto a los destinos a Europa también se muestra el atractivo mercado que se presenta para la captación de nuevas oportunidades de negocios para las aerolíneas que desean incorporarse al mercado aeroportuario de Guayaquil.

Capítulo V

Incidencia financiera en el año 2016

El concesionario a través de los años que ha mantenido sus operaciones en el aeropuerto de Guayaquil, posee las mejores estadísticas reales acerca de los pasajeros Internacionales y Nacionales que han utilizado la terminal aérea, por consiguiente es importante conocer como ha sido esta tendencia para tener una dimensión de los ingresos necesarios para que la concesión sea un éxito.

Pasajeros Nacionales

La cantidad de pasajeros nacionales que utilizaron la terminal aérea presentan una tendencia cíclica desde el período 2009 al 2016 según se evidencia en la Figura 27 detallada a continuación:

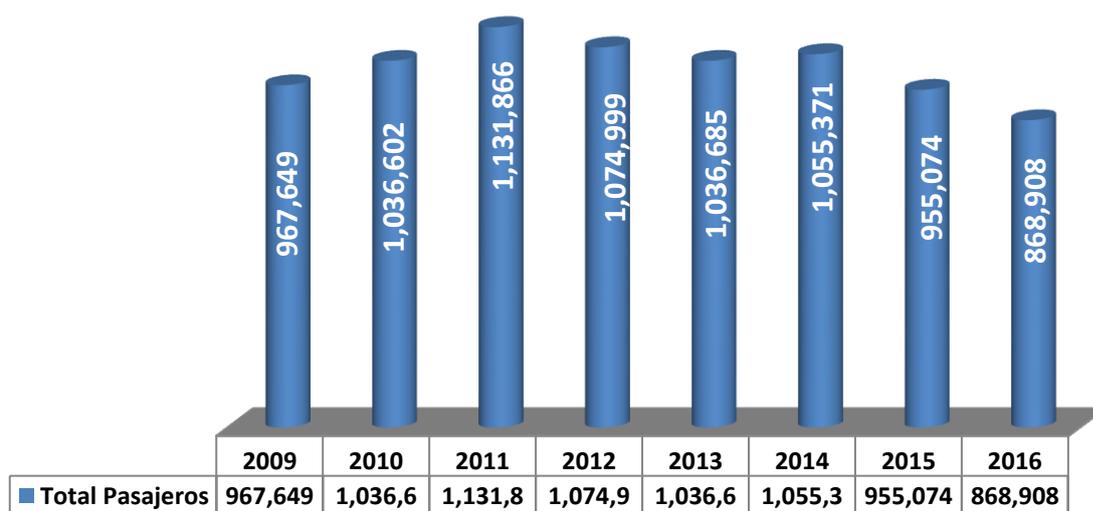


Figura 27. Total de Pasajeros Nacionales - 2009 al 2016

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

La categoría de pasajeros nacionales son aquellas personas que utilizan la terminal aérea cuando tienen como la ciudad de Guayaquil el origen de su viaje y el destino puede ser cualquier ciudad dentro del país (TAGSA, 2016), esta categoría es importante para el concesionario debido a que este rubro es un componente de sus ingresos, el cual es necesario monitorearlo para poder realizar estimaciones que permitan una correcta planeación para los siguientes periodos.

Dentro del periodo analizado (2009 al 2016), el año 2011 se presenta como el mejor periodo con una salida de pasajeros de 1'131.853, sin embargo los periodos 2015 y 2016 no alcanzan al mejor año más cercano que sería el 2014 con 1'055,371.

Las variaciones de este periodo 2009 al 2016 se presentan así:

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
7%	9%	-5%	-4%	2%	-18%	1%

Figura 28. Variación Total Pasajeros Nacionales

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El descenso de los pasajeros en los años 2015 y 2016 obedece a la recesión económica que vive el país, el cual no es ajeno al sector aeroportuario.

Pasajeros Internacionales

La cantidad de pasajeros internacionales que utilizaron la terminal aérea presentan una tendencia ascendente desde el período 2009 al 2016 según se muestra en la Figura 29:

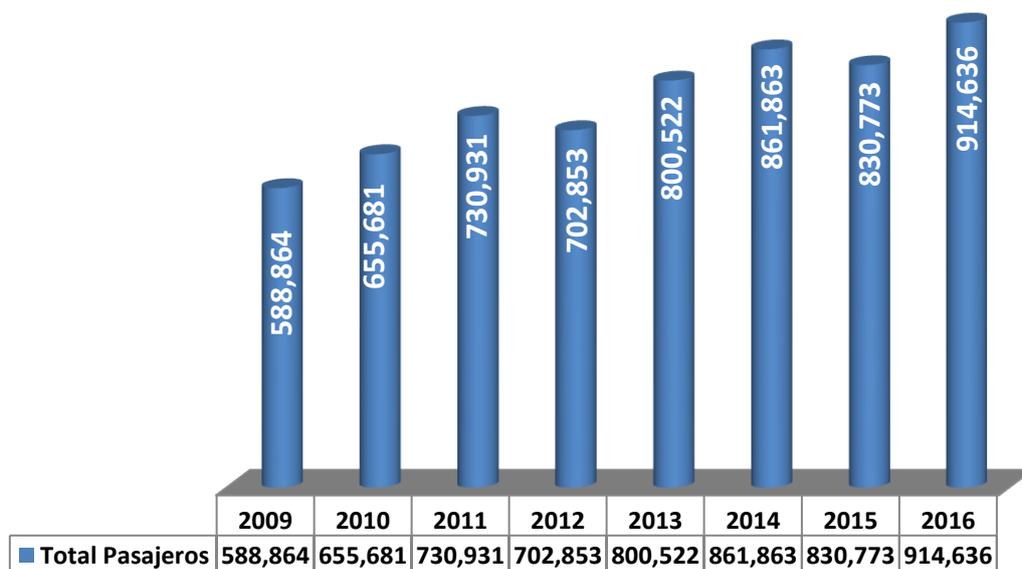


Figura 29. Total de Pasajeros Internacionales - 2009 al 2016

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

La categoría de pasajeros internacionales son aquellas personas que utilizan la terminal aérea cuando tienen a la ciudad de Guayaquil el origen de su viaje y el destino puede ser cualquier ciudad del mundo.

Las variaciones porcentuales desde el 2009 al 2016 son como se detalla en la Figura 30:

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
11%	11%	-4%	14%	8%	-4%	5%

Figura 30. Variación Total Pasajeros Internacionales

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El crecimiento más acelerado se dio en el periodo 2013, teniendo un crecimiento del 14% en relación al año 2012 es decir 100,210 pasajeros más que utilizaron la terminal aérea para su salida a otro país. En relación al año 2015 presentó un descenso frente al periodo anterior (2014), sin embargo en el año 2016 se presenta con un crecimiento del 5%

Este rubro es el más significativo para el concesionario, debido a que la tasa cancelada por los pasajeros que realizan viajes al extranjero es de un monto superior al del nacional, por lo tanto es importante poseer esta tendencia que permite la planificación mensual y anual.

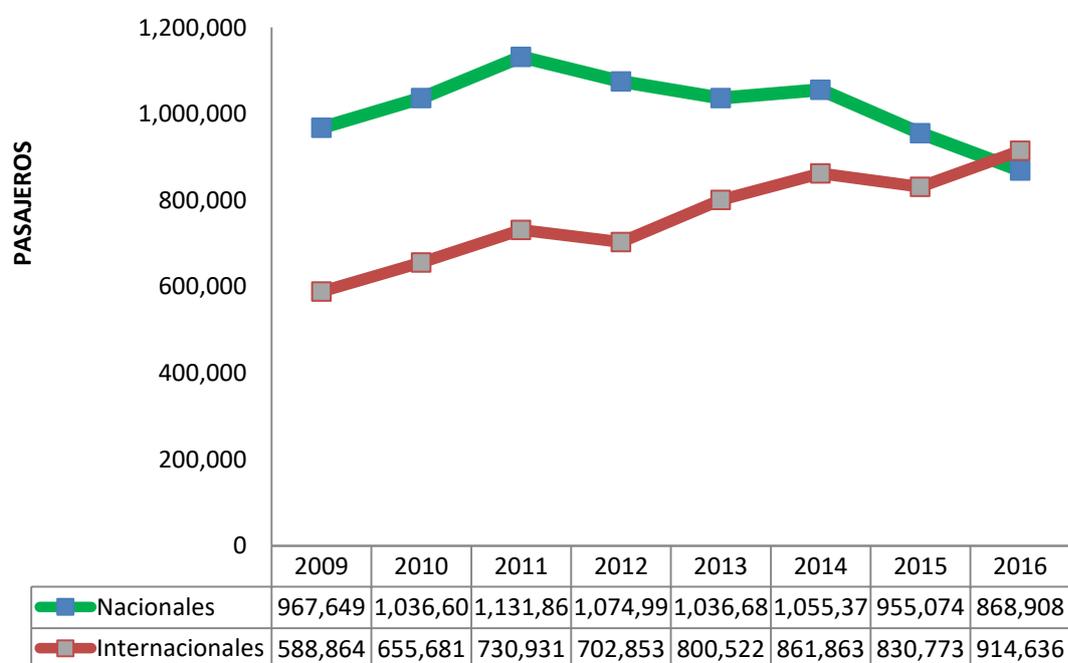


Figura 31. Total de Pasajeros Nacionales e Internacionales - 2009 al 2016

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

La Figura 31 muestra un reflejo de la cantidad de pasajeros nacionales e internacionales desde el periodo 2009 al 2016, donde se visualiza una caída de los pasajeros nacionales en los últimos 5 años, mientras que los pasajeros internacionales han tenido un crecimiento, a tal punto que en el periodo 2016 fue la primera vez que estuvo por encima de los nacionales.

Composición de los Ingresos

Los Ingresos se componen de:

Ingresos regulados.- estos se componen de:

- ✓ Servicios Aeronáuticos y;
- ✓ Algunos servicios no Aeronáuticos

Servicios Aeronáuticos

Son todos aquellos que tienen una relación con los servicios de apoyo a los aviones durante su aterrizaje, estancia y despegue en el aeropuerto, así como también otros servicios que se presten en tierra (TAGSA, 2016).

Determinación del Precio de Ingresos Regulados

Mediante el contrato de concesión se han fijado precios para los servicios regulados que pueden ser Aeronáuticos y No Aeronáutico, cualquier incremento que exista de estos valores se deben regir en base al contrato u ordenanza municipal (TAGSA, 2016).

Tarifas de aterrizaje

Comprende al cobro máximo autorizado para todo tipo de aeronaves civiles nacionales, extranjeras y del Estado empleadas para servicios aerocomerciales.

El concepto de aterrizaje comprende:

- ✓ Cuando una aeronave toca ruedas luego de la aproximación y permanece en la pista activa (TAGSA, 2016).
- ✓ Operación después del aterrizaje, se inicia este procedimiento después que la aeronave abandona la pista activa y se dirige a plataforma (TAGSA, 2016).
- ✓ El estacionamiento de tres horas o fracción para servicio internacional y cuatro horas o fracción para servicio nacional, a partir del momento en que la aeronave ingresa a plataforma (TAGSA, 2016).
- ✓ Procedimiento de decolaje, hasta que la aeronave levante ruedas de la pista (TAGSA, 2016).

El concesionario puede realizar el cobro anual por tarifa de aterrizaje, iluminación y estacionamiento para aeronaves con matrícula nacional que se encuentran operables, junto con el certificado de aeronavegabilidad cuyo peso máximo de despegue estructural sea de hasta 25 toneladas métricas (TAGSA, 2016).

Al 2016 la estructura de precios para este ingreso fue como se detalla en la Tabla 10:

Tabla 10

Tarifa Aeronautica Nacional - anual

Peso máximo de despegue estructural	Cobro anual al 2016
[Toneladas métricas]	[US\$]
De 0 a 6	132,56
De más 6 hasta 12	662,74
De más 12 hasta 18	994,12
De más 18 hasta 25	1.484,54

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Tarifas aterrizaje nacional

Desde 25 hasta más de 150 toneladas métricas, maneja otra estructura de precios en relación a la tarifa de aterrizaje, la cual se detalla en la Tabla 11:

Tabla 11

Tarifa Aeronautica Nacional - anual

Peso máximo de despegue estructural	Cobro anual al 2016
[Toneladas métricas]	[US\$]
Más de 25 hasta 50	1,03
Más de 50 hasta 100	1,1
Más de 100 hasta 150	1,16
Más de 150	1,22

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Tarifas de aterrizaje internacional

Para aeronaves con matrícula extranjera, la tarifa de aterrizaje varía según se detalla en la Tabla 12:

Tabla 12

Tarifa Aeronautica Internacional - anual

Peso máximo de despegue estructural	Cobro anual al 2016
[Toneladas métricas]	[US\$]
Hasta 50	15,73
Más de 50 hasta 100	16,42
Más de 100 hasta 150	17,09
Más de 150	17,79

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Tarifas por iluminación

Comprende al cobro máximo autorizado para todo tipo de aeronaves civiles nacionales, extranjeras y del Estado empleadas para servicios aerocomerciales, cuando utilicen las ayudas visuales en el horario nocturno (TAGSA, 2016).

Tarifas por iluminación nacional

En la Tabla 13 se muestra la siguiente estructura de precios:

Tarifa Aeronautica Nacional - anual

Peso máximo de despegue estructural [Toneladas métricas]	Cobro anual al 2016 [US\$]
Más de 25 hasta 50	0,43
Más de 50 hasta 100	0,46
Más de 100 hasta 150	0,47
Más de 150	0,49

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Tarifa de iluminación internacional

En la Tabla 14 se muestra la siguiente estructura de precios:

Tabla 14

Tarifa Aeronautica Internacional - anual

Peso máximo de despegue estructural [Toneladas métricas]	Cobro anual al 2016 [US\$]
Hasta 50	4,24
Más de 50 hasta 100	4,43
Más de 100 hasta 150	4,61
Más de 150	4,79

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Tarifas por estacionamiento

Comprende al cobro máximo autorizado para todo tipo de aeronaves civiles nacionales, extranjeras y del Estado empleadas para servicios aerocomerciales, que permanezcan en tierra durante un lapso superior a tres horas o fracción para las aeronaves extranjeras, para las nacionales cuatro horas o fracción:

Tarifas de estacionamiento nacional

En la Tabla 15 se muestra la siguiente estructura de precios:

Tabla 15*Tarifa Aeronautica Nacional - anual*

Peso máximo de despegue estructural [Toneladas métricas]	Cobro anual al 2016 [US\$]
Más de 25 hasta 50	0,21
Más de 50 hasta 100	0,22
Más de 100 hasta 150	0,23
Más de 150	0,23

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Tarifas de estacionamiento internacional

En la Tabla 16 se muestra la siguiente estructura de precios:

Tabla 16*Tarifa Aeronautica Internacional - anual*

Peso máximo de despegue estructural [Toneladas métricas]	Cobro anual al 2016 [US\$]
Hasta 50	2,17
Más de 50 hasta 100	2,27
Más de 100 hasta 150	2,36
Más de 150	2,45

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Provisión de combustible

La responsabilidad del concesionario es del servicio almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustible al avión, el valor que rige y el cual está debidamente autorizado es de \$0.05 centavos por galón abastecido (TAGSA, 2016).

Puente de embarque

Las tarifas nacionales e internacionales corresponden a la conexión y uso de puente de embarque y desembarque desde y hacia el avión (TAGSA, 2016).

- **Nacionales**

Las tarifas vigentes al 2016 son:

- ✓ Conexión al puente de embarque o desembarque **\$30.94**
- ✓ Uso de puente de embarque/ desembarque, por cada 15 minutos o fracción **\$9.29**

- **Internacionales**

Las tarifas vigentes al 2016 son:

- ✓ Conexión al puente de embarque o desembarque **\$61.67**
- ✓ Uso de puente de embarque/ desembarque, por cada 15 minutos o fracción **\$10.36**

Ingresos no regulados

En este tipo de ingresos el Concesionario puede fijar libremente los valores que puede cobrar a los concesionarios mercantiles, estos no pagan el 50,25% de concesión anual.

Ingresos por tasas de pasajeros

Tarifas por salida de pasajeros

Estas tarifas son para pasajeros nacionales y extranjeros, no incluyen ninguna otra tasa o contribución o impuesto que se deba pagar a otras instituciones del estado.

Al 2016 los precios fueron:

- ✓ Tarifas pasajeros nacionales \$5.30
- ✓ Tarifas pasajeros internacionales \$26.51

Servicio de seguridad

Esta tarifa es cobrada a todos los pasajeros que utilizan la terminal nacional e internacional, cabe mencionar que esta tarifa no se incluye para el cálculo de la concesión que cancela el concesionario para el Aporte al Fondo Fiduciario para el nuevo Aeropuerto de Guayaquil.

Al 2016 los precios fueron:

- ✓ Tarifas pasajeros nacionales \$5.01
- ✓ Tarifas pasajeros internacionales \$5.01

Todos los ingresos que se originen por este concepto el concesionario deberá destinarlo exclusivamente para el mejoramiento, prestación y mantenimiento de los servicios de seguridad en el aeropuerto.

Evolución de Ingresos por tasas de pasajeros nacionales (2011-2016)

Las tasas por pasajeros nacionales es un componente de los Ingresos regulados que posee el concesionario, a través de la evolución de los pasajeros se puede identificar la cuantía en dólares de este importante ingreso. En el periodo analizado del 2011 al 2016 la evolución fue como se muestra en la Tabla 17:

Tabla 17

Total en dólares Tasa Pasajeros Nacionales

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TASA USO AEROESTACION NACIONAL	5.602.670	5.321.245	5.266.315	5.435.161	5.023.589	4.605.208
SERVICIO SEGURIDAD NACIONAL	1.663.823	1.580.249	1.565.380	1.614.718	2.370.275	4.353.225
Total	7.266.494	6.901.494	6.831.695	7.049.879	7.393.864	8.958.433
Variación		-5%	-1%	3%	5%	21%

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En la Figura 32 se puede visualizar la tendencia que ha tenido este rubro en los últimos 6 años:

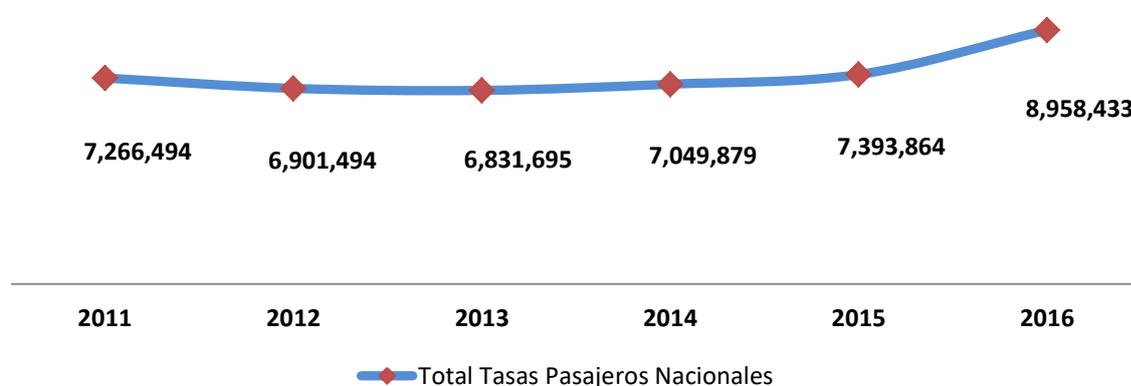


Figura 32. Tasas Pasajeros Nacionales en dólares

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En el pasaje aéreo que es adquirido en la aerolínea por parte del usuario se realiza el cobro de la tasa de uso de aeroestación y el servicio de seguridad, por ese motivo ambos rubros se presentan en forma conjunta y según la Figura 32 muestra una tendencia ascendente en estas tarifas de pasajeros nacionales.

Sin embargo si solo se analiza la tasa de pasajero sin considerar la tasa de seguridad, esta guarda una relación estrecha con el comportamiento de la cantidad de pasajeros

nacionales que han salido desde el Aeropuerto de Guayaquil, es decir demuestra una disminución, así como se puede evidenciar en la Figura 33:

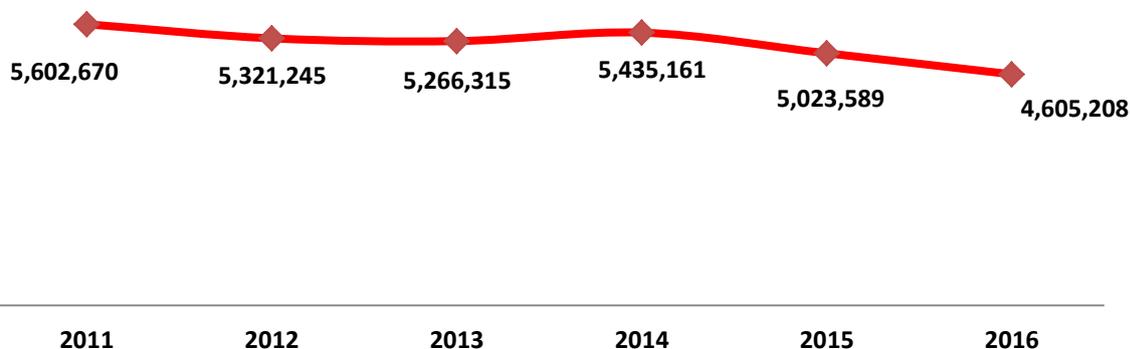


Figura 33. Tasas Uso aeroestación nacional
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Esta diferencia en la tendencia de estos rubros se debe a que el 18 de septiembre 2015 a través de ordenanza municipal la tasa por concepto de seguridad Nacional sube al mismo monto que la Internacional (\$4.97), hasta antes de esa fecha se cobraba el valor de \$1.53. El valor que se cobró en el año 2016 fue de \$5.01.

Evolución de Ingresos por tasas de pasajeros internacionales (2011-2016)

Las tasas por pasajeros internacionales es un componente de los Ingresos regulados que posee el concesionario, a través de la evolución de los pasajeros se puede identificar la cuantía en dólares de este importante ingreso.

En el periodo analizado del 2011 al 2016 la evolución fue como se demuestra en la siguiente Tabla 18:

Tabla 18

Total en dólares Tasa Pasajeros Internacionales

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TASA USO AEROESTACION INTERNACIONAL	18.112.470	17.416.697	20.357.274	22.201.617	21.865.945	24.246.979
SERVICIO SEGURIDAD INTERNACIONAL	3.977.854	3.823.520	4.466.913	4.869.531	4.611.857	4.582.322
Total	22.090.324	21.240.218	24.824.187	27.071.148	26.477.802	28.829.301
Variación		-4%	17%	9%	-2%	9%

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En el año 2013 existe un muy buen incremento de este ingreso variando positivamente frente al periodo 2012 en un 17%, luego de eso presenta una leve caída en el 2015 para luego demostrar un repunte del 9% en el año 2016. La tendencia de este rubro se demuestra en la Figura 34.



Figura 34. Tasas Pasajeros Internacionales en dólares
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Ingresos en periodo 2016

Los Ingresos del concesionario a través del año 2016 se agrupan dentro de los siguientes rubros:

- ✓ Aviones Internacionales
- ✓ Pasajeros Internacionales
- ✓ Aviones Nacionales
- ✓ Pasajeros Nacionales
- ✓ Seguridad Nacional e Internacional
- ✓ Comerciales
- ✓ Uso e Instalación de Combustibles
- ✓ Dutty Free
- ✓ Intereses Ganados
- ✓ Otros

Estos rubros del total de Ingresos en el año 2016, fueron según los porcentajes que se muestran en la Figura 35:

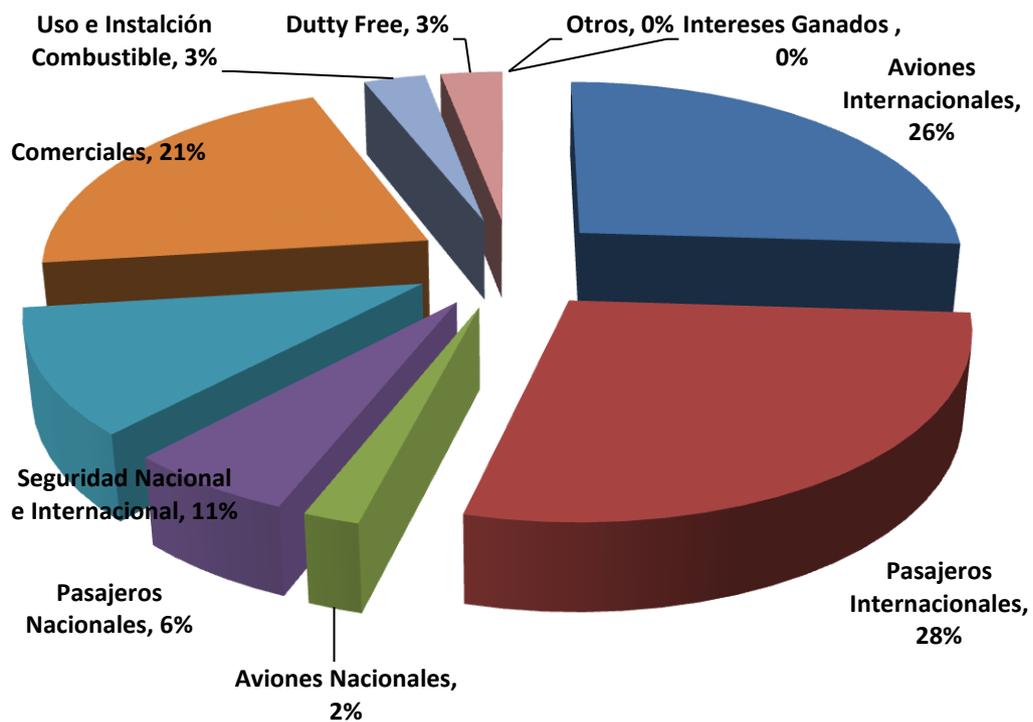


Figura 35. Composición de Ingresos
Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El Rubro de Aviones y pasajeros Internacionales tienen un mayor peso entre el total de Ingresos, el 26% y el 28% respectivamente, esto denota el gran año que tuvo el comportamiento de los vuelos y pasajeros Internacionales.

Esta porción de ingresos es distribuida en el gasto a través de las siguientes cuentas más importantes:

- ✓ Costo de Concesión
- ✓ Managment Fee (servicios administrativos)
- ✓ Centro Distribución de Combustible (CDC)
- ✓ Gastos Operativos
- ✓ Depreciaciones y Amortizaciones
- ✓ Intereses
- ✓ Otros Ingresos / Egresos No Operacionales
- ✓ Participación de trabajadores
- ✓ Impuesto a la renta
- ✓ Dividendos
- ✓ Reserva Legal

La distribución de los Ingresos frente al Gasto es como se detalla a continuación en la Figura 36:

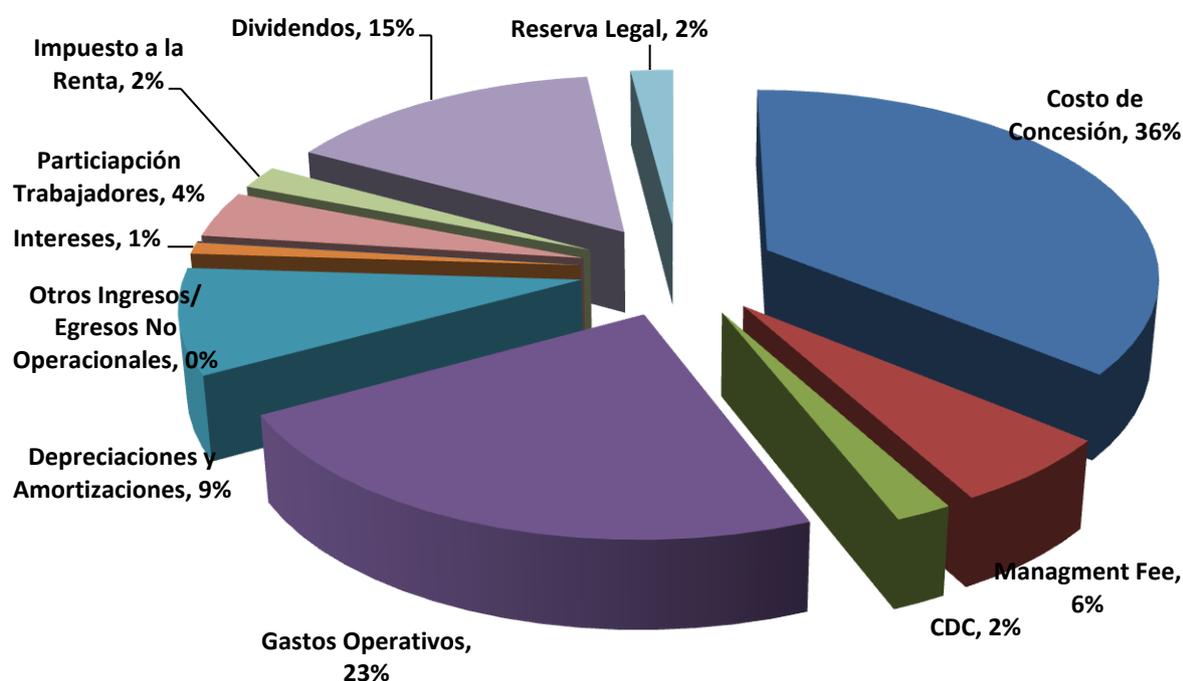


Figura 36. Distribución de Ingresos frente al Gasto

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

La mayor concentración de los Ingresos es para cubrir el Costo de la Concesión, representando el 36%, seguido del Gasto Operativo que mantiene el concesionario para la administración del aeropuerto del 23%.

Estado de Situación Financiera y de Resultados periodos 2011 al 2016

A continuación en la Tabla 19 se presentan los Estados de Situación Financiera desde los años 2011 al 2016:

Tabla 19*Estados de Situación Financiera periodos 2011 al 2016*

ACTIVO	AÑOS					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Activos Corrientes						
Efectivo y equivalentes de efectivo	23,570	25,551	30,136	26,350	20,820	29,918
Cuentas por cobrar clientes	8,470	5,959	7,276	6,801	6,316	7,952
Otros Activos Corrientes	269	2,785	6,565	11,600	13,384	825
Total Activos Corrientes	32,310	34,295	43,978	44,751	40,520	38,695
Activos No Corrientes						
Activos intangibles	67,207	62,550	57,150	65,237	60,117	56,405
Otros Activos No Corrientes	1,591	1,739	1,864	2,087	2,016	4,373
Total Activos No Corrientes	68,798	64,289	59,014	67,324	62,134	60,778
Total Activos	101,108	98,584	102,991	112,075	102,653	99,473
Pasivos Corrientes						
Aporte al fondo fiduciario	21,194	21,401	25,845	28,071	26,727	28,133
Préstamos con entidades financieras	11,990	7,002	7,190	11,517	12,699	4,948
Cuentas por pagar proveedores	190	226	286	661	276	1,518
Otras Cuentas por pagar	14,988	10,317	10,031	17,283	16,930	9,572
Total Pasivos Corrientes	48,363	38,946	43,351	57,531	56,633	44,171
Pasivos No Corrientes						
Préstamo con entidades financieras	4,000	12,998	11,808	14,673	6,077	9,600
Otros pasivos	18,010	14,957	10,814	3,890	2,037	1,621
Total Pasivos No Corrientes	22,010	27,955	22,622	18,563	8,114	11,221
Total Pasivos	70,373	66,901	65,973	76,094	64,747	55,392
Patrimonio						
Capital Social	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
Otras cunetas Patrimoniales	12,735	13,683	19,018	17,981	19,907	26,081
Total Patrimonio	30,735	31,683	37,018	35,981	37,907	44,081
Total Pasivo y Patrimonio	101,108	98,584	102,991	112,075	102,653	99,473

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En la siguiente Tabla 20 se presentan los Estados de Resultados desde los años 2011 al 2016:

Tabla 20*Estados de Resultados periodos 2011 al 2016*

Cuentas	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ventas Netas	61,862	62,903	73,575	79,616	79,045	84,339
Costos y gastos	-30,525	-30,653	-35,723	-38,540	-37,177	-37,263
Utilidad Bruta	31,337	32,250	37,852	41,076	41,868	47,076
Gastos de Administración	-16,783	-17,785	-18,612	-19,911	-21,927	-22,358
Otros Gastos	-304	-231	-82	-4,729	-2,386	-2,484
Utilidad Antes de Intereses e Impuestos	14,250	14,234	19,158	16,436	17,555	22,234
Gastos Financieros	-2,998	-2,988	-2,524	-2,505	-2,377	-1,086
Otros Ingresos	410	566	571	523	534	694
Utilidad antes de Participación e Impuesto Renta	11,663	11,812	17,205	14,454	15,713	21,842
15% Participación Trabajadores	1,749	1,772	2,581	2,168	2,357	3,276
Utilidad Antes de Impuesto	9,913	10,040	14,624	12,286	13,356	18,566
Impuesto a la Renta	-944	-1,020	-1,171	-1,215	-1,466	-1,691
Utilidad Neta	8,970	9,020	13,454	11,071	11,890	16,875

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Indicadores Financieros

La siguiente Tabla 21 refleja los resultados cuantitativos de los indicadores financieros desde el año 2011 al 31 de diciembre de 2016. Los valores presentados son producto del cálculo basado en los Estados de Situación Financiera reflejados la Tabla 19 y los Estados de Resultados que se muestran en la Tabla 20, obteniendo los siguientes índices:

Tabla 21

Indicadores Financieros

INDICADORES FINANCIEROS	CÁLCULO	TIPOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
LIQUIDEZ								
Capital de Trabajo	Activo Corriente - Pasivo Corriente	\$ USD	-16,053,148	-4,650,518	626,542	-12,780,140	-16,112,696	-5,475,672
Líquidez	Activo Corriente / Pasivo Corriente	Vcs	0.67	0.88	0.88	0.78	0.72	0.88
SOLVENCIA								
Endeudamiento de Activo	Pasivo / Activo	%	0.70	0.68	0.64	0.68	0.63	0.56
Endeudamiento de Patrimonio	Pasivo / Patrimonio	%	2.29	2.11	1.78	2.11	1.71	1.26
Calidad de la Deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	%	0.69	0.58	0.66	0.76	0.87	0.80
Deuda Total sobre Ventas	Pasivo / Ventas	%	1.14	1.06	0.90	0.96	0.82	0.66
Apalancamiento	Activo / Patrimonio	Vcs	3.29	3.11	2.78	3.11	2.71	2.26
Cobertura de Gastos Financieros	UAII / Gastos Financieros	Vcs	4.75	4.76	7.59	6.56	7.39	20.47
Gastos Financieros sobre Ventas	Gastos Financieros / Ventas	Vcs	0.05	0.05	0.03	0.03	0.03	0.01
RENTABILIDAD								
UAII sobre Activo Total	UAII / Activo	%	14%	14%	19%	15%	17%	22%
Utilidad por Acción	Utilidad Neta / # Acción	\$USD	498	501	747	615	661	938
Rentabilidad sobre Activos	Utilidad Neta / Activo	%	9%	9%	13%	10%	12%	17%
Rentabilidad sobre Patrimonio	Utilidad Neta / Patrimonio	%	29%	28%	36%	31%	31%	38%
Utilidad Neta sobre Ventas	Utilidad Neta / Ventas	%	14%	14%	18%	14%	15%	20%
SOLIDEZ								
Sólidez	Patrimonio / Activo	%	30%	32%	36%	32%	37%	44%

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Indicadores de Liquidez

Desde el periodo 2011 al 2016 se analizan los siguientes cálculos que se muestran en la Tabla 22:

Tabla 22

Indicadores Financieros de Liquidez

INDICADORES FINANCIEROS	CÁLCULO	TIPOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
LIQUIDEZ								
Capital de Trabajo	Activo Corriente - Pasivo Corriente	\$ USD	-16,053,148	-4,650,518	626,542	-12,780,140	-16,112,696	-5,475,672
Líquidez	Activo Corriente / Pasivo Corriente	Vcs	0.67	0.88	0.88	0.78	0.72	0.88

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El capital de trabajo en el concesionario muestra que sus fondos o recursos de operación a corto plazo después de cubrir sus obligaciones a corto plazo, para el año 2016 se obtuvo un capital de trabajo negativo de \$5'475,672, mientras que en el año inmediato anterior fue también negativo por \$16'112,696.

De forma anual, el costo de la concesión que es del 50.25% de los ingresos brutos regulados, se transforma en el principal pasivo a corto plazo que se debe cumplir, este es uno de los principales motivos por el cual el índice de liquidez de la empresa en el 2016 se ubica en 0.88 veces pasivos corrientes de activos corrientes, comparado con el periodo al 2015 que fue de 0.72 veces.

Indicadores de Solvencia

Los Indicadores financieros de Solvencia se reflejan en la siguiente Tabla 23:

Tabla 23

Indicadores Financieros de Solvencia

INDICADORES FINANCIEROS	CÁLCULO	TIPOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
SOLVENCIA								
Endeudamiento de Activo	Pasivo / Activo	%	0.70	0.68	0.64	0.68	0.63	0.56
Endeudamiento de Patrimonio	Pasivo / Patrimonio	%	2.29	2.11	1.78	2.11	1.71	1.26
Calidad de la Deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	%	0.69	0.58	0.66	0.76	0.87	0.80
Deuda Total sobre Ventas	Pasivo / Ventas	%	1.14	1.06	0.90	0.96	0.82	0.66
Apalancamiento	Activo / Patrimonio	Vcs	3.29	3.11	2.78	3.11	2.71	2.26
Cobertura de Gastos Financieros	UAII / Gastos Financieros	Vcs	4.75	4.76	7.59	6.56	7.39	20.47
Gastos Financieros sobre Ventas	Gastos Financieros / Ventas	Vcs	0.05	0.05	0.03	0.03	0.03	0.01

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El índice de Endeudamiento de Activo, señala que el Pasivo representa el 0.56 del Activo total para el año 2016, este índice demuestra una disminución frente al periodo 2015 que se ubicó en 0.63. Durante los periodos 2011 al 2016 ha tenido una media del 0.65.

El ratio de Endeudamiento de Patrimonio, indica que el Pasivo representa en el 2016 el 1.26% del Patrimonio, comparado con el año 2015 que fue de 1.71% demuestra una disminución. En el año 2016 este ratio se muestra como el de menor porcentaje desde el periodo 2011.

El ratio de la Calidad de la Deuda al cierre del periodo 2016 el 80% de las deudas eran a corto plazo, adicional si se analiza la Deuda Total sobre Ventas, en este mismo periodo, el total de los Pasivos representa el 66% de sus ingresos.

El índice de Apalancamiento del Activo frente al Patrimonio en el año 2016, demuestra que los activos pueden cubrir al Patrimonio en 2.26 veces, este ratio se disminuyó en relación al periodo 2015 que fue de 2.71 veces.

En la Cobertura de Gastos Financieros en el año 2016 demuestra que la Utilidad Antes de Impuestos e Intereses cubre en 20.47 veces a los Gastos Financieros, este índice aumentó considerablemente en relación al año 2015 que fue de 7.39 veces.

Los Gastos Financieros del concesionario no son excesivos se ubica entre el 0.01 y 0.03 en los periodos 2016 y 2015 respectivamente.

Indicadores de Rentabilidad

En la siguiente Tabla 24 se muestran los índices de Rentabilidad:

Tabla 24

Indicadores Financieros de Rentabilidad

INDICADORES FINANCIEROS	CÁLCULO	TIPOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
RENTABILIDAD								
UAII sobre Activo Total	UAII / Activo	%	14%	14%	19%	15%	17%	22%
Utilidad por Acción	Utilidad Neta / # Acción	\$USD	498	501	747	615	661	938
Rentabilidad sobre Activos	Utilidad Neta / Activo	%	9%	9%	13%	10%	12%	17%
Rentabilidad sobre Patrimonio	Utilidad Neta / Patrimonio	%	29%	28%	36%	31%	31%	38%
Utilidad Neta sobre Ventas	Utilidad Neta / Ventas	%	14%	14%	18%	14%	15%	20%

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En el periodo 2016 la UAII (Utilidad Antes de Impuestos e Intereses) representa el 22% de los Activos Totales, este índice creció en relación al año 2015 que fue de 17%. Adicional la Utilidad Neta sobre el número de acciones, ha experimentado un crecimiento en el año 2016 de \$938.00 frente al periodo 2015 que se ubicó en \$661.00.

La Rentabilidad sobre Activos (ROI) a diciembre del 2016 fue del 17% y del 12% en año 2015. La Rentabilidad sobre el Patrimonio (ROE) en el periodo 2015 fue de 31% y al

final del periodo 2016 fue de 38%. La Utilidad Neta representa el 20% de las ventas en el año 2016 frente al 2015 que se ubicó en el 15%.

Indicador de Solidez

En la Tabla 25 se puede observar los indicadores de Solidez:

Tabla 25

Indicadores Financieros de Solidez

INDICADORES FINANCIEROS	CÁLCULO	TIPOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
SOLIDEZ								
Solidez	Patrimonio / Activo	%	30%	32%	36%	32%	37%	44%

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

El ratio de **Solidez** ha aumentado en el 2016 44% frente a diciembre del 2015 que fue del 37%, evidenciando que la empresa se afianza en su solidez en el periodo 2016 frente a los otros periodos.

Proyección Conservadora

En la proyección del Flujo de Caja del 2016 al 2021, el concesionario avizora los siguientes comportamientos en un escenario conservador debido a factores externos que pueden ser muy cambiantes en los años venideros:

- ✓ Crecimiento anual en ventas del 3%
- ✓ Crecimiento en Gastos del 2.50%
- ✓ Crecimiento a Perpetuidad del 3%
- ✓ Tasa requerida por los accionistas del 12% anual

A todo esto los valores proyectados son como se detalla en la siguiente Figura 37:

Miles dólares	Proyección No apalancada					
	2016	Año				
RUBROS	(Real)	2017	2018	2019	2020	2021
1) Ventas netas	84.339	86.869	89.475	92.160	94.924	97.772
2) Costos y gastos	(62.106)	(63.659)	(65.250)	(66.881)	(68.553)	(70.267)
3) Resultado operativo (EBIT)	22.233	23.211	24.225	25.278	26.371	27.505
<i>% sobre Ventas</i>	<i>26,36%</i>	<i>26,72%</i>	<i>27,07%</i>	<i>27,43%</i>	<i>27,78%</i>	<i>28,13%</i>
4) Resultado de compañías vinculadas	-					
5) Otros ingresos y egresos	(81)					
6) Resultados financieros y por tenencia netos	(1.086)					
7) Resultado ordinario	21.066	23.211	24.225	25.278	26.371	27.505
<i>% sobre Ventas</i>	<i>24,98%</i>					
8) Resultados extraordinarios	-					
9) Resultado antes de impuesto	21.066	23.211	24.225	25.278	26.371	27.505
<i>% sobre Ventas</i>	<i>24,98%</i>					
10) Impuesto a las ganancias	(4.967)	(7.822)	(8.164)	(8.519)	(8.887)	(9.269)
11) Flujo de Caja	16.099	15.389	16.061	16.759	17.484	18.236
				PERPETUIDAD	156.523	
						18.783
						Incremento a perpetuidad

Figura 37. Flujo Proyectado al 2021

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Descripción:

- ✓ Los valores presentados están en miles de dólares
- ✓ El periodo 2016 es el año base (real)
- ✓ Periodos 2017 al 2021, proyección en ventas con incremento del 3% y los Costos con un aumento del 2.50% anual
- ✓ El Impuesto a las ganancias se establece en base al Resultados antes de impuesto por la tasa impositiva que es del 33.70% (factor que incluye el 15% de participación a trabajadores y 22% de impuesto a la renta)
- ✓ Incremento a perpetuidad es el último valor de la línea Flujo de Caja por el crecimiento del 3%

- ✓ El valor de Perpetuidad (\$156,523) es el monto de Incremento a Perpetuidad llevado al año 2021 a través de la fórmula (Perpetuidad = Incremento a perpetuidad/tasa requerida por el accionista – tasa crecimiento a perpetuidad)

Para efectos del presente trabajo y conocer el valor actual de todo este flujo proyectado, el mismo se encuentra no apalancado, a fin de demostrar cual es el valor presente de la empresa, se concluye con la siguiente Figura 38:

Referencia	VALOR
Valor Presente Flujo de Caja	59.931
Valor Presente Perpetuidad	88.815
Total Valor Presente	148.747
Deuda	14.548
Tasa Impositiva	33,70%
Ventaja de Deuda	4.903
Valor del Patrimonio	139.101
Tasa requerida por accionistas	12,00%

Figura 38. Valor Presente de Flujo Proyectado al 2021

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

- ✓ El Valor Presente del Flujo es positivo (\$148,747), el mismo que incluye el valor presente del Flujo de Caja es traído a diciembre 2016 con una tasa del 12%, lo mismo se realiza con el Valor de Perpetuidad.
- ✓ La empresa al 2016 presenta una deuda en libros tanto en el corto como en el largo plazo de \$14,548, este rubro disminuiría el Total de Valor presente, sin embargo si se establece que esta Deuda genera una ventaja de escudo fiscal calculado en base a la tasa impositiva del 33.70%, se obtiene un valor superior del Patrimonio o valor de la empresa al cierre del 2016.
- ✓ El cálculo del Valor Presente de \$148,747 menos la Deuda que es de \$14,548 y sumado la ventaja de esta por \$4,903, el valor del Patrimonio es de **\$39,101, bajo una tasa requerida por parte del accionista del 12%**

Proyección con disminución de pasajeros

En la proyección del Flujo de Caja del 2016 al 2021, el concesionario en esta ocasión avizora un escenario menos optimista, debido a factores externos que pueden originar una incidencia negativa en los resultados al momento de transcurrir los años:

- ✓ Disminución anual en ventas del 4%
- ✓ Crecimiento en Gastos del 1.00%
- ✓ Crecimiento a Perpetuidad del 3%
- ✓ Tasa requerida por los accionistas del 12% anual

Para la disminución anual en ventas del 4%, se parte del supuesto que los pasajeros nacionales tendrán un decrecimiento del 6%, porcentaje que se puede presentar en caso que las condiciones económicas a nivel nacional no sean las más óptimas. Adicional se toma en cuenta que los pasajeros internacionales también pueden decrecer en un 3%, debido a que puede existir una aerolínea abandone alguna ruta internacional desde Guayaquil y esta ruta no pueda ser cubierta por alguna otra aerolínea, originando una demanda que puede derivarse a otro aeropuerto, específicamente a la ciudad de Quito.

En la siguiente Tabla 26 se muestra como las disminuciones de pasajeros afectarían a los ingresos del periodo 2017:

Tabla 26

Escenario de disminución de pasajeros nacionales e internacionales

Pasajeros	Año 2016	Disminución	Total Proyección Pasajeros 2017	Valor de TASA en Dólares	Proyección en Dólares
Nacionales	868,908	-6%	816,774	\$ 10.31	8,420,935
Internacionales	914,636	-3%	887,197	\$ 31.52	27,964,447
Total	1,783,544		1,703,970	Total Ingresos por Pasajeros	36,385,382
Variación Pasajeros 2016-2017		-4%		Total Otros Ingresos	44,471,022
				Total Ingresos 2017	80,856,404
				Caída en ventas	-4%

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En la Tabla 24 se parte del total de pasajeros Nacionales e Internacionales que utilizaron como origen de su vuelo el aeropuerto de Guayaquil en el año 2016, una disminución de pasajeros llevaría a una menor recaudación de este ingreso, estableciendo una relación entre los periodos 2016 y 2017, existiría una variación negativa de pasajeros del 4% entre estos dos periodos. De mantenerse la misma estructura de precios por cada Tasa de Pasajero (Pasajeros Nacionales \$10.31 y Pasajeros Internacional \$31.52) la proyección en dólares de esta disminución de pasajeros sería \$36'385,382. En la Figura 35 se mostró

gráficamente el porcentaje que representa este Ingreso en relación al total de Ingresos, los cuales se detallan a continuación:

✓	Pasajeros Internacionales	28%
✓	Pasajeros Nacionales	6%
✓	Servicio de Seguridad Nacional e Internacional	11%

Sumando estos porcentajes da como resultado el 45% del total de Ingresos para el concesionario, los otros Ingresos representan el 55%, considerando esta estructura, se tendría que si el valor de **\$36'385,382** representa el 45%, la diferencia serían los Otros Ingresos que se ubicarían en **\$44'471,022**, teniendo un Total de Ingresos de **\$80'856,404** en el 2017. Esta caída de pasajeros afectaría en una disminución global de los ingresos en un 4%.

Los valores proyectados son como se detalla en la siguiente Figura 39:

Miles dólares	Proyección No apalancada						
	Año						
RUBROS	2016 (Real)	2017	2018	2019	2020	2021	
1) Ventas netas	84.339	80.856	77.516	74.315	71.246	68.303	
2) Costos y gastos	(62.106)	(62.727)	(63.354)	(63.988)	(64.628)	(65.274)	
3) Resultado operativo (EBIT)	22.233	18.129	14.162	10.327	6.618	3.029	
<i>% sobre Ventas</i>	26,36%	22,42%	18,27%	13,90%	9,29%	4,44%	
4) Resultado de compañías vinculadas	-						
5) Otros ingresos y egresos	(81)						
6) Resultados financieros y por tenencia netos	(1.086)						
7) Resultado ordinario	21.066	18.129	14.162	10.327	6.618	3.029	
<i>% sobre Ventas</i>	24,98%						
8) Resultados extraordinarios	-						
9) Resultado antes de impuesto	21.066	18.129	14.162	10.327	6.618	3.029	
<i>% sobre Ventas</i>	24,98%						
10) Impuesto a las ganancias	(4.967)	(6.109)	(4.773)	(3.480)	(2.230)	(1.021)	Incremento a perpetuidad
11) Flujo de Caja	16.099	12.019	9.389	6.847	4.388	2.008	2.069
				PERPETUIDAD		17.239	

Figura 39. Flujo Proyectado al 2021 - Disminución de pasajeros

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Descripción:

- ✓ Los valores presentados están en miles de dólares
- ✓ El periodo 2016 es el año base (real)
- ✓ Periodos 2017 al 2021, proyección en ventas con una disminución del 4% y los Costos con un aumento del 1.00% anual
- ✓ El Impuesto a las ganancias se establece en base al Resultados antes de impuesto por la tasa impositiva que es del 33.70% (factor que incluye el 15% de participación a trabajadores y 22% de impuesto a la renta)
- ✓ Incremento a perpetuidad es el último valor de la línea Flujo de Caja por el crecimiento del 3%
- ✓ El valor de Perpetuidad (\$2,069) es el monto de Incremento a Perpetuidad llevado al año 2021 a través de la fórmula (Perpetuidad = Incremento a perpetuidad/tasa requerida por el accionista – tasa crecimiento a perpetuidad)

Para conocer el valor actual de todo este flujo proyectado, el mismo se encuentra no apalancado, a fin de demostrar cual es el valor presente de la empresa, se concluye con la siguiente Figura 40:

Referencia	<u>VALOR</u>
Valor Presente Flujo de Caja	27.018
Valor Presente Perpetuidad	9.782
Total Valor Presente	36.800
Deuda	14.548
Tasa Impositiva	33,70%
Ventaja de Deuda	4.903
Valor del Patrimonio	27.155
Tasa requerida por accionistas	12,00%

Figura 40. Valor Presente de Flujo Proyectado al 2021 - Disminución de pasajeros

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

- ✓ El Valor Presente del Flujo es positivo (\$36,800), el mismo que incluye el valor presente del Flujo de Caja es traído a diciembre 2016 con una tasa del 12%, lo mismo se realiza con el Valor de Perpetuidad.

- ✓ La empresa al 2016 presenta una deuda en libros tanto en el corto como en el largo plazo de \$14,548, este rubro disminuiría el Total de Valor presente, sin embargo si se establece que esta Deuda genera una ventaja de escudo fiscal calculado en base a la tasa impositiva del 33.70%, se obtiene un valor superior del Patrimonio o valor de la empresa al cierre del 2016.
- ✓ El cálculo del Valor Presente de \$36,800 menos la Deuda que es de \$14,548 y sumado la ventaja de esta por \$4,903, el valor del Patrimonio es de \$27,155, bajo una tasa requerida por parte del accionista del 12%

Comparación de escenarios

Con escenarios diferentes, el primero siendo conservador y el otro presentándose menos optimista, el concesionario demuestra una fortaleza en el cálculo del valor presente, donde el valor calculado resulta positivo en ambos escenarios, lo cual indica que el negocio puede soportar cambios que no están totalmente bajo el control de la administración aeroportuaria.

Tabla 27
Proyección de escenarios comparativos

Referencia	Escenario Conservador	Escenario menos optimista
Valor Presente Flujo de Caja	59.931	27.018
Valor Presente Perpetuidad	88.815	9.782
Total Valor Presente	148.747	36.800
Deuda	14.548	14.548
Tasa Impositiva	33,70%	33,70%
Ventaja de Deuda	4.903	4.903
Valor del Patrimonio	139.101	27.155
Tasa requerida por accionistas	12,00%	12,00%

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

En la Tabla 27 anteriormente expuesta, también se puede observar que el cálculo del patrimonio disminuye notablemente sin dejar de ser un mal negocio para los accionistas.

En resumen, el capítulo se centra en la incidencia financiera que han tenido los estados financieros del concesionario del aeropuerto de Guayaquil, entre esas está la evolución de la cantidad de pasajeros nacionales e internacionales entre los años 2011 y 2016. La composición de los ingresos, así como la tendencia del componente más importante que son

las tasas de pasajeros. Adicional se visualiza los indicadores financieros y su comportamiento durante los últimos seis años, entre esos está la liquidez, solvencia, rentabilidad y solidez. Basado en los estados financieros reales, se establece dos proyecciones que pueden presentarse en el ámbito aeroportuario esto es, con un aumento de pasajeros (proyección conservadora) y una disminución de pasajeros, en ambos casos se realiza el cálculo del Valor Actual neto a través del flujo proyectado y al final se muestra un comparativo de ambos escenarios, donde se puede demostrar como la empresa de este estudio puede llegar a tener una fortaleza que le permita cumplir a cabalidad con el contrato de concesión del aeropuerto de Guayaquil.

Conclusiones

1. Tanto el turismo como la captación de nuevas rutas o aerolíneas contribuyen a la incidencia financiera del sector aeroportuario de manera directa, debido a que sin la promoción de ambas la captación de recursos económicos sería muy difícil, sin embargo es muy complicado medir en que porcentaje el turismo y las gestiones comerciales aportan a los ingresos del aeropuerto de Guayaquil, debido a que los aeropuertos no se promocionan sino que la promoción son los destinos o ciudades, es decir que si el destino es muy atractivo todo el sector turístico es beneficiado y entre esos el aeropuerto.

2. La muy acertada decisión de las autoridades gubernamentales de establecer políticas serias para el incremento del turismo en el Ecuador a través de promociones internacionales y nacionales, ha originado que el sector turístico se vea altamente beneficiado, esto se lo puede comprobar en el saldo neto del turismo exportado frente al turismo importado, donde el crecimiento fue muy importante desde los años 2010 al 2015. Entre los años 2010 y 2011 presentan saldos negativos de 76,8 y 66,8 millones de dólares respectivamente, sin embargo entre los años 2012 y 2013 presenta una recuperación del 176%, luego en el año 2014 presenta un crecimiento del 89% y en el 2015 un incremento del 13%. Por lo tanto se puede concluir que el turismo es un sector de la economía impulsador del desarrollo y a su vez captador de importantes divisas para el país.

3. En el contexto aeroportuario mundial, las ciudades que son capitales son los lugares que más promoción tienen y a su vez captan la mayor cantidad de aerolíneas y rutas aéreas. Por otro lado la ciudad de Guayaquil, sin ser capital, ocupa el puesto número once dentro de los aeropuertos sudamericanos con mayores salidas internacionales. A todo esto, el concesionario a visto una oportunidad para la captación de nuevas rutas a través de la promoción en las grandes convenciones internacionales de rutas aéreas, tarea nada fácil pero si con mayores retos debido a que el aeropuerto de Guayaquil hasta el año 2016 manejaba como principal destino hacia Estados Unidos la ciudad de Nueva York, siendo la tercera ciudad más importante dentro de la región que tiene como destino principal este mercado, incluso en un 43% más que la ciudad de Quito. Con respecto a los destinos hacia países europeos, se ha logrado identificar que los usuarios para llegar a un destino como por ejemplo la ciudad de Barcelona pueden hacer hasta tres escalas, por consiguiente el área

Comercial del concesionario hace promoción de este comportamiento y ha tenido resultados positivos a través de la incorporación a las operaciones aeroportuarias guayaquileñas la aerolínea AirEuropa. El aeropuerto de Guayaquil tiene grandes oportunidades de ser una atracción de nuevos inversores aeronáuticos.

4. El concesionario a través de los periodos 2011 al 2016 ha tenido un comportamiento financiero muy bueno que ha permitido cumplir con las exigencias de una ciudad, así como con el contrato de concesión. En el periodo 2016, la liquidez se ha visto fortalecida (-\$5,475), sobre todo por el capital de trabajo que se presentó mucho mejor en relación al periodo anterior (-\$16,113), evidenciando que las necesidades de efectivo a corto plazo han disminuido. El concesionario muestra índices de solvencia muy interesantes sobre todo en la cobertura de los gastos financieros que se han visto muy bien cubiertos y no presenta ninguna amenaza que lleve incumplir sus obligaciones. Uno de sus principales índices que tuvieron un mejor comportamiento como la Solidez afianzándose mejor en el 2016 (44%) frente a otros periodos. La proyección a cinco años demuestra que a pesar que los ingresos y recaudaciones fueron muy positivos en el año 2016, la administración es muy cauta y realiza sus proyecciones de flujo de manera conservadora con el fin de no caer en posibles desaciertos que lleven al incumplimiento de sus obligaciones contractuales y del negocio. Así también se realizó la proyección a cinco años con una eventual caída de pasajeros lo cual permite observar que el Valor Actual neto se muestra positivo, esto es un signo que el negocio tiene sus fortalezas financieras.

Recomendaciones

1. A pesar de la recesión económica que atraviesa el país, es indispensable afianzar las políticas de Turismo en todos los ámbitos, como sus regulaciones y promociones, las mismas que se deben mantener en forma constante sobre todo identificando las mejores opciones de inversión en infraestructuras y capacitación. Es necesario apuntalar al Turismo a través de estrategias como la alianza pública y privada pueden llevar al sector turístico y al resto de sectores que se desenvuelven en este contexto, como los aeropuertos, a mejorar la oferta de servicios generando mayor empleo y bienestar social.

2. Es primordial conocer las experiencias de países que manejan un turismo similar al nuestro, como Colombia o México. Lograr comprender que este motor económico puede ser llevado al éxito y alcanzar niveles de desarrollo económico y sustentable. El incentivar a inversores privados que no solo son internacionales sino que pueden ser nacionales que contemplen una excelente oportunidad de hacer y dar riqueza al ciudadano común, esto con el fin de que el sector turístico sea un aporte más evidente en la economía nacional.

3. La administración aeroportuaria necesita seguir promocionándose a nivel internacional, captar y realizar nuevos estudios que permitan realizar una venta efectiva de nuevas rutas, actualmente se poseen descuentos especiales de nuevas rutas, lo cual marca un inicio importante para que el sector de las aerolíneas se vea más incentivado a mantenerse en funciones dentro del Aeropuerto de Guayaquil.

4. Mantener las proyecciones financieras de manera conservadora, debido a que el mercado turístico depende mucho de la economía local, global y actualmente de la naturaleza, quizás en los años venideros pueden ser aún mejores, pero al ser conservadores pueden estar más protegidos ante eventuales caídas del mercado, por consiguiente es necesario mantener políticas de mejoramiento financiero y continuar con la promoción del aeropuerto con el fin, que a través del tiempo, situaciones adversas no permitan cumplir con el excelente servicio hasta ahora entregado a la ciudad.

Bibliografía

- Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica. (19 de Septiembre de 2013). *El Gobierno de Ecuador le apuesta en serio al desarrollo turístico y cuadruplica el presupuesto para ese sector*. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/turismo/gobierno-ecuador-apuesta-serio-desarrollo-turistico-cuadruplica-presupuesto-ese-sector.html>
- Almeida, J. D. (Diciembre de 2015). *Universidad de Guayaquil*. Obtenido de Evolución de la Fuerza Laboral en el Aeropuerto de Guayaquil, periodo 2005-2014: http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/9375/1/Jonatan%20Vera%20Almeida_%20Monografia_Evoluci%C3%B3n%20de%20la%20fuerza%20laboral%20en%20el%20Aeropuerto%20de%20Guayaquil_Facultad%20de%20Econom%C3%ADa.pdf
- Autoridad, Aeroportuaria. (2016). *Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil*. Obtenido de <http://www.aag.org.ec/index.php/nosotros/blog-joomla-2/antecedentes>
- Barbá, P. L. (12 de Marzo de 2013). *Logística y Distribución Física Internacional*. Obtenido de Course Hero: <https://www.coursehero.com/file/20951099/20130312-DLR-Gral-INFO-TransportesLogisitcaYDistribucionInternacional-1-2013/>
- blog.uca.edu*. (2016). Obtenido de <http://blog.uca.edu.ni/jmedina/unidad-ii-tipos-de-investigacion-cientifuca/>
- Brigham, J. F. (1997). *Fundamentos de administración financiera* (Décima edición ed.). (J. G. Mont, Trad.) México: Mc Graw Hill.
- Definición. (Marzo de 2016). *Definición ABC*. Obtenido de <http://www.definicionabc.com/general/catering.php>
- Diario El Universo. (17 de Febrero de 2015). *Diario El UNiverso*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/02/17/nota/4564571/aeropuerto-guayaquil-nuevamente-mejor-mundo>
- El Universo C.A. (30 de Noviembre de 2013). *Infraestructura y conectividad, claves para despegue turístico en Ecuador*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/noticias/2013/11/30/nota/1853071/infraestructuras-conectividad-claves-despegue-turistico-ecuador>
- Elblogsalmon*. (Julio de 2006). Obtenido de <https://www.elblogsalmon.com/sectores/el-handling-de-los-aeropuertos-espanoles>
- Escobar, G. D. (2006). *Universidad Nacional de Colombia*. Obtenido de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>
- Español Oxford Living Dictionaries*. (2016). Obtenido de <https://es.oxforddictionaries.com/definicion/concesionario>

- Explorable*. (2016). Obtenido de <https://explorable.com/es/disenio-de-la-investigacion-cualitativa>
- Frank Ayres, J. (1997). *Matemáticas Financieras*. Colombia: Mc Graw Hill.
- Freire, L. G. (2013). *¿Qué busca el extranjero en la actividad turística?* Obtenido de http://www.uct.edu.ec/files/Boletin%20profesional%20del%20Turismo/Que_busca_el_extranjero_en_la_actividad_turstica.pdf
- Gardey, J. P. (2008). *Definición.De*. Obtenido de <http://definicion.de/turismo/>
- Gardey, J. P. (2009). *Definición.de*. Obtenido de <https://definicion.de/canon/>
- INEC. (2010). *INEC*. Obtenido de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Infografias/asi_esGuayaquil_cifra_a_cifra.pdf
- Medina, R. (2015). *Leyes y Reglamentos*. Obtenido de <http://www.ricardomedinao.com/legislacion-turistica-ecuatoriana/>
- Ministerio de Turismo. (6 de Agosto de 2014). *Ecuador intensifica su promoción turística en el mundo*. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/ecuador-intensifica-su-promocion-turistica-en-el-mundo/>
- Ministerio de Turismo. (22 de Diciembre de 2014). *Ecuador superó la meta de 1,5 millones de llegadas de visitantes extranjeros*. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/ecuador-supero-la-meta-de-15-millones-de-llegadas-de-turistas-extranjeros/>
- Ministerio de Turismo. (6 de Febrero de 2015). *Mintur socializó estrategias de seguridad con representantes del sector turístico nacional*. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/mintur-socializo-estrategias-de-seguridad-con-representantes-del-sector-turistico-nacional/>
- Pinto, S. (1 de Marzo de 2017). Comunicación Personal. (F. Rizzo, Entrevistador)
- Shuttleworth, M. (7 de Marzo de 2016). *Explorable*. Obtenido de <https://explorable.com/es/disenio-de-la-investigacion-cuantitativa>
- TAGSA. (2016). *CLASIFICACION DE INGRESOS*. GUAYAQUIL.
- TAGSA. (2016). *Presentación Aerolíneas Internacionales*. Guayaquil.
- TAGSA. (s.f.). *TAGSA*. Obtenido de <http://www.tagsa.aero/concesion.html>
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil. (2016). *TAGSA*. Obtenido de <http://www.tagsa.aero/licitacion.html>
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil. (s.f.). *TAGSA*. Obtenido de <http://www.tagsa.aero/tagsaes.html>

Torres, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Colombia: Prentice Hall.

Turismo Ministerio. (2 de Abril de 2014). *Ministerio de Turismo All you need is Ecuador*. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/all-you-need-is-ecuador-es-la-campana-que-estara-en-el-mundo/>

Turismo, M. (26 de Septiembre de 2007). *Ministero de Turismo*. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PLANDETUR-2020.pdf>

Apéndice A: Cuestionario entrevista

El presente cuestionario tiene como principal objetivo conocer la percepción externa que mantiene la organización frente a la actualidad del negocio aeroportuario, su desenvolvimiento en el ámbito mundial y sobre todo conocer los retos que tiene el concesionario en los próximos cinco años.

Datos de control

Nombre del entrevistador : Fernando Rizzo Cáceres

Fecha de la entrevista : 16 de marzo 2017

Cuestionario No. : 1

Persona entrevistada : Gabriel Pinto Uscocovich

- 1. ¿Las promociones turísticas realizadas por el Estado a través de campañas internacionales, usted considera que han ayudado para que los grandes operadores turísticos se vean incentivados visitar Guayaquil, utilizando su aeropuerto?**

Si se ha mejorado mucho en el tema turístico a raíz de las promociones estatales, sobre todo en la promoción de las Islas Galápagos, donde la ciudad de Guayaquil ha servido como conexión principal para visitar este sitio muy reconocido a nivel mundial. Sin duda ha existido un evidente incremento de turistas en el país, lo ideal sería incluir en estos programas estatales, mucho más las bondades que ofrece Guayaquil.

- 2. ¿Entre los mercados Norteamericano y Europeo qué éxitos en el mediano y largo plazo han logrado conseguir para el aeropuerto de Guayaquil?**

En el año 2014 se empezó a asistir a las ferias internacionales de rutas aéreas, pero precisamente en el año 2015 se asistió a una convención realizada en Estados Unidos donde curiosamente se aprovechó el hecho de que el Ecuador se promocionó en el Super Bowl, a través de la campaña All You Need is Ecuador, lo cual empujó a un reconocimiento positivo para el país.

Concretamente si se analiza el mercado Europeo, el éxito que se ha obtenido ha sido en el corto plazo, se logró que la empresa turística AirEuropa realice vuelos desde Guayaquil hacia Europa, por el concepto de negocio que manejan a esta compañía le interesaba mucho las Islas Galápagos y vieron al Aeropuerto José Joaquín de Olmedo como una excelente

oportunidad de conexión con este sitio. Esta empresa fue contactada en el año 2015 y a finales del 2016 ya estaba operando, se concluye que es un éxito a corto plazo debido a que normalmente las aerolíneas para asentarse en un nuevo país les toma aproximadamente cuatro a cinco años analizar los beneficios de un mercado nuevo.

Adicionalmente se busca generar más conexiones hacia Europa, en la actualidad mantenemos conversaciones con dos aerolíneas europeas, las cuales son consideradas de bajo costo en Europa, si bien su formato de negocio está establecido de esa forma sin embargo esta aerolínea va a empezar a volar rutas más largas, por lo tanto estamos buscando que salga desde la ciudad de Barcelona que es el segundo destino europeo desde Guayaquil, después de Madrid, creemos que va a suceder en el mediano plazo porque hay que trabajar con ellos en la elaboración de rutas y relación comercial.

Desde el punto de vista Norteamericano, igualmente nosotros tenemos dos rutas que son super ganadoras que son Miami y Nueva York, rutas no atendidas en su totalidad, nosotros tenemos una deficiencia en asientos de esas rutas, principalmente porque las aerolíneas prefieren o su tradición siempre ha sido es ir a las capitales, justamente estamos trabajando en desarrollar y que exista una buena intención de las aerolíneas de venir a Guayaquil. Desde el 2014 hemos visto mejoras y hemos tenido éxitos en las reuniones, este año por ejemplo tuvimos cerca de 16 reuniones con aerolíneas en las ferias, la primera vez que fuimos tuvimos cinco reuniones, ahora tuvimos dieciséis, eso significa que las reuniones las aceptan las aerolíneas, no es que se solicitan y ya tenemos una reunión, más bien solicitamos y nos aceptan reuniones, este año teníamos como tope reunirnos con 18 aerolíneas, pudimos reunirnos con 16, esto llega a concluir que si hay un interés. El hecho que las aerolíneas acepten recibirnos es un punto de éxito a favor, tenemos planteado con dos empresas Norteamericanas tener una reunión en su casa matriz, que se suma otro éxito, el hecho que nos quieran recibir en su casa matriz es una mejora, que son, entre otras, Delta y Jet Blue, el objetivo primordial es acortar el tiempo de decisión para que estas aerolíneas empiecen sus operaciones en menos de dos años como máximo, lo que normalmente les toma desde cuatro hasta siete años.

3. ¿El aeropuerto de Guayaquil en que se diferencia específicamente para ser más atractivo viajar desde esta ciudad a los Estados Unidos y Europa?

Hay que tener algo muy claro, el aeropuerto no genera pasajeros, la ciudad los genera, podemos hacer maravillas en la infraestructura del aeropuerto, pero si la ciudad y el país no

empujan esto, no avanzamos. Se puede tener el aeropuerto más lindo y más premiado pero esto necesariamente no te genera pasajeros.

Además se debe tener presente que dentro del país existen dos ciudades importantes que son Guayaquil y Quito, competimos mucho con el aeropuerto de Quito, no por cuestión de captación de mercado, debido a que el ciudadano quiteño viaja por su aeropuerto y el ciudadano guayaquileño de igual manera, sino más bien por la captación de aerolíneas quienes siempre buscan las ciudades capitales, ocurre actualmente que la aerolínea Jet Blue entra a operar a Quito, sin embargo se dan cuenta que desde Guayaquil tienen un mercado potencial y es ahí donde ellos nos buscan y estamos en conversaciones para que operen desde Guayaquil.

Definitivamente la infraestructura aeroportuaria, las instalaciones, el número de mangas y las facilidades operativas son algunas de las muchas cualidades que observan las aerolíneas para llevar sus operaciones a una ciudad, por ejemplo pasó con la aerolínea AirEuropa aparte de las bondades que ofrecía el aeropuerto también analizó el plan de incentivos que se maneja, ellos actualmente tienen el 75% de descuento en tarifas de parking y de aterrizaje, no solo esto es lo primordial sino que también la ruta sea interesante y viable financieramente sin el incentivo.

Una de las ventajas que ofrece la ciudad de Guayaquil es su ubicación, una ciudad que está a nivel del mar donde cualquier avión puede salir sin restricciones, sobre todo los aviones que vuelan dentro de la región, existen algunas aeronaves que por ser de mayor capacidad necesitan una pista más amplia. Otro punto a favor es que el aeropuerto no cierra por problemas de clima, quizás una hora en épocas invernales, lo cual permite operaciones fluidas sin interrupciones.

Pueden ser muchos factores que hacen atractivo volar desde Guayaquil, pero principalmente es la ciudad la que debe hacerse notar de manera interesante para el resto del mundo.

4. ¿Cuál considera usted es la amenaza más latente para el aeropuerto de Guayaquil y cuál es la oportunidad que se puede abrir en el mercado internacional aeroportuario?

Guayaquil al no ser capital se la puede considerar como una amenaza, por ejemplo existen analistas de rutas o planificadores de rutas que le dedican el 90% de su tiempo a

monitorear las rutas que ya tienen y manejan, ellos necesitan que sus rutas sean exitosas, las que ya decidieron emprender y apenas el 10% de su tiempo lo dedican a buscar nuevas rutas, normalmente los destinos que ellos más exploran son las capitales.

Ecuador es un país de aproximadamente 13 millones de habitantes, país pequeño dentro de la región y que prácticamente es imposible competir con aeropuertos que se ubican en capitales del resto de países, como el caso del aeropuerto de Bogotá, Lima quienes empezaron su carrera turística hace quince años o más. La amenaza real es no ser capital y esto condiciona porque muy pocas personas entienden esta diversidad, como Quito mueve aproximadamente año a año cinco millones de pasajeros y Guayaquil alrededor de cuatro millones de pasajeros, cuando esta realidad es expuesta a otras personas simplemente no lo creen, no se explican como dos aeropuertos en un país con las dimensiones demográficas del Ecuador mueven la cantidad de pasajeros antes mencionada. Por lo tanto una amenaza latente es como hacerle entender a las aerolíneas que Guayaquil es igual de importante que la capital.

En relación a la oportunidad creemos que Guayaquil se apuntala como una ciudad de negocios por lo tanto hay que direccionar los esfuerzos para que este turismo de negocio sea tomado en cuenta, debido a que es muy positivo para la economía ya que puede mover divisas en hospedajes, restaurantes, etc. Otra oportunidad es que Guayaquil puede ser considerada como un puente de conexión especialmente con el destino Galápagos, y también hacia otros destinos más cercanos como las playas de Santa Elena, Cuenca, la idea es que la ciudad sea vista como un destino principal pero a la vez que se promocionen otros destinos cercanos.

Por lo tanto para Guayaquil definir el tipo de ciudad que desea proyectarse sea este como un destino de negocios o un destino de paso para otros lugares cercanos, permitirá que la ciudad sea vista inicialmente como inicio de una visita a Guayaquil y de ahí parto a otros destinos.

5. ¿Cuántas nuevas aerolíneas y rutas pueden ser abiertas anualmente utilizando el aeropuerto de Guayaquil?

Estamos en el objetivo que cada año llegue al aeropuerto de Guayaquil algo nuevo, como una nueva ruta, incremento de frecuencias o una nueva aerolínea. Esto es muy viable en una perspectiva de mediano plazo por ejemplo, el caso de la aerolínea Jet Blue que no tiene operaciones en Guayaquil, sin embargo ya opera desde Quito lo cual marca una ventaja porque ya conocen al país, tienen permisos de operación y saben del mercado ecuatoriano,

más bien en el caso de nuevas aerolíneas europeas implicará más tiempo, debido a que son nuevos en el Ecuador y originará la concentración de mayores fortalecimientos comerciales. El año 2016 estuvo marcado en aperturas de nuevas frecuencias como el caso puntual de Copa, la empresa Latam incrementó frecuencias en los meses vacacionales de Julio a Septiembre, pasó de 7 a 10 operaciones a Nueva York.

La meta en el 2017 es incorporar a la empresa Jet Blue, Delta, entre otras, sobre todo para que capten el mercado no atendido de Nueva York, adicional incrementar nuevas rutas que sean sustentables y perdurables en el tiempo.

6. ¿En cinco años, a partir de hoy, cómo ve la consecución de nuevas rutas o nuevas aerolíneas? (un estimado cada año) se marcará una tendencia hacia el mercado Americano o Europeo?

La perspectiva para los próximos cinco años son alentadoras, siempre y cuando las condiciones del país no desmejoren, va a depender mucho de que tanto la ciudad como el país sean atractivos, sea este en el campo turístico o de negocio, considero que más hay potencialidades para el turismo.

En cinco años si las condiciones de mercado están buenas, yo creo que si va a haber éxito en la consecución de nuevas rutas europeas y americanas, nuestra medición hacia donde caminar está orientado hacia cuanto vuelos directos existen hacia los destinos más importantes, en este caso, hacia Europa los destinos más importantes para los ecuatorianos, son Madrid y Amsterdam por su conexión, hoy tenemos una ruta diaria en estos dos destinos, la intención es que exista más de dos rutas a Madrid, nuestra misión en cinco años sería tener otro punto de conexión hacia Europa que no sea Madrid ni Amsterdam sino que se a otro destino como a Barcelona, Londres, Munich, Milán, Roma, siempre y cuando el mercado esté disponible, hoy el mercado interesante son Madrid Barcelona y Milán y el mercado no atendido y sub-atendido son Madrid y Barcelona, hacia ahí hay que apuntar.

En Estados Unidos los puntos no atendidos son Nueva York, Miami, Los Angeles y Orlando, estos mercados no están atendidos directamente, Guayaquil es hacia Nueva York el tercer destino de Sudamérica, hay un mercado potencial, las aerolíneas van a ver la necesidad de conectar este destino, satisfacer esta demanda. La idea es que las aerolíneas que no han visto esta problemática exponerla y que después de una reunión con ellos se rompan esquemas y vean a la ciudad de Guayaquil como un potencial mercado a conquistar.

Apéndice B: Estados de Situación Financiera periodos 2011 al 2016

Tabla A1

Estados de Situación Financiera periodos 2011 al 2016

ACTIVO	AÑOS					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Activos Corrientes						
Efectivo y equivalentes de efectivo	23.570	25.551	30.136	26.350	20.820	29.918
Cuentas por cobrar clientes	8.470	5.959	7.276	6.801	6.316	7.952
Otros Activos Corrientes	269	2.785	6.565	11.600	13.384	825
Total Activos Corrientes	32.310	34.295	43.978	44.751	40.520	38.695
Activos No Corrientes						
Activos intangibles	67.207	62.550	57.150	65.237	60.117	56.405
Otros Activos No Corrientes	1.591	1.739	1.864	2.087	2.016	4.373
Total Activos No Corrientes	68.798	64.289	59.014	67.324	62.134	60.778
Total Activos	101.108	98.584	102.991	112.075	102.653	99.473
Pasivos Corrientes						
Aporte al fondo fiduciario	21.194	21.401	25.845	28.071	26.727	28.133
Préstamos con entidades financieras	11.990	7.002	7.190	11.517	12.699	4.948
Cuentas por pagar proveedores	190	226	286	661	276	1.518
Otras Cuentas por pagar	14.988	10.317	10.031	17.283	16.930	9.572
Total Pasivos Corrientes	48.363	38.946	43.351	57.531	56.633	44.171
Pasivos No Corrientes						
Préstamo con entidades financieras	4.000	12.998	11.808	14.673	6.077	9.600
Otros pasivos	18.010	14.957	10.814	3.890	2.037	1.621
Total Pasivos No Corrientes	22.010	27.955	22.622	18.563	8.114	11.221
Total Pasivos	70.373	66.901	65.973	76.094	64.747	55.392
Patrimonio						
Capital Social	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000
Otras cunetas Patrimoniales	12.735	13.683	19.018	17.981	19.907	26.081
Total Patrimonio	30.735	31.683	37.018	35.981	37.907	44.081
Total Pasivo y Patrimonio	101.108	98.584	102.991	112.075	102.653	99.473

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

Apéndice C: Estados de Resultados periodos 2011 al 2016

Tabla A2

Estados de Resultados periodos 2011 al 2016

Cuentas	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ventas Netas	61.862	62.903	73.575	79.616	79.045	84.339
Costos y gastos	-30.525	-30.653	-35.723	-38.540	-37.177	-37.263
Utilidad Bruta	31.337	32.250	37.852	41.076	41.868	47.076
Gastos de Administración	-16.783	-17.785	-18.612	-19.911	-21.927	-22.358
Otros Gastos	-304	-231	-82	-4.729	-2.386	-2.484
Utilidad Antes de Intereses e Impuestos	14.250	14.234	19.158	16.436	17.555	22.234
Gastos Financieros	-2.998	-2.988	-2.524	-2.505	-2.377	-1.086
Otros Ingresos	410	566	571	523	534	694
Utilidad antes de Participación e Impuesto Renta	11.663	11.812	17.205	14.454	15.713	21.842
15% Participación Trabajadores	1.749	1.772	2.581	2.168	2.357	3.276
Utilidad Antes de Impuesto	9.913	10.040	14.624	12.286	13.356	18.566
Impuesto a la Renta	-944	-1.020	-1.171	-1.215	-1.466	-1.691
Utilidad Neta	8.970	9.020	13.454	11.071	11.890	16.875

Fuente: Terminal Aeroportuaria de Guayaquil



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



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



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

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Rizzo Cáceres Fernando David**, con C.C: **0920504305** autor/a del trabajo de titulación: **Análisis de las incidencias financieras en el Concesionario del Aeropuerto de Guayaquil correspondiente al periodo 2016** previo a la obtención del título de **MAGISTER EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

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

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

Guayaquil, 10 de Noviembre de 2017

f. _____

Nombre: **Rizzo Cáceres Fernando David**

C.C: **0920504305**



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



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



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

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Análisis de las incidencias financieras en el Concesionario del Aeropuerto de Guayaquil correspondiente al periodo 2016		
AUTOR(ES)	Fernando David Rizzo Cáceres		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Uriel Castillo; María Josefina Alcívar y Rolando Farfán		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
CARRERA:	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
TITULO OBTENIDO:	Magister en Finanzas y Economía Empresarial		
FECHA DE PUBLICACIÓN:		No. DE PÁGINAS:	86
ÁREAS TEMÁTICAS:	Economía, Administración, Finanzas empresariales		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Incidencia financiera, concesionario, turismo, saldo turístico, rutas aéreas, valor presente.		

RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): El presente trabajo realizado se enfoca en los parámetros que inciden financieramente para el manejo de la administración del aeropuerto de Guayaquil en el periodo 2016. Se realizó una investigación histórica, documental y explicativa donde se pudo evidenciar el comportamiento del turismo a lo largo de los años 2010 al 2015, la captación y promoción de nuevas rutas aéreas impulsadas por el concesionario y los posibles escenarios financieros que se pueden presentar a lo largo de cinco años posteriores al 2016. A través de datos estadísticos se mostró como el turismo ha sido un aporte a la economía nacional, de que región del mundo han sido las visitas más frecuentes, además el desarrollo del turismo medido en millones de dólares y su ubicación en la Balanza Comercial de Servicios. Así también se estudió al sector aeroportuario, donde se mostró como la ciudad de Guayaquil representa un mercado potencialmente alto para el desarrollo e incremento de rutas aéreas hacia los destinos más importantes como Europa y Norteamérica. Se enfatizó en los estados financieros que ha obtenido el concesionario del aeropuerto de Guayaquil entre los años 2011 al 2016, sus índices financieros más relevantes y las proyecciones de flujo a cinco años, se estableció el valor presente en escenarios conservadores y críticos, permitiendo estar alerta ante cualquier riesgo que impida el cumplimiento de las obligaciones.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-0994898865	E-mail: frizzo1530@gmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: María Teresa Alcívar, P.h.D	
	Teléfono: +593-3804600	
	E-mail: maria.alcivar10@cu.ucsg.edu.ec	

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	