

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DE TÍTULO DE
LICENCIADO EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA**

**“ESTUDIO DE LA GESTION DE LAS RESERVAS PATRIMONIALES EN LAS
EMPRESAS RELACIONADAS AL SECTOR AERONAUTICO PRIVADO
ECUATORIANO”**

MARTIN SEBASTIAN LÓPEZ ALTAMIRANO

DIRECTOR: MBA JAIME GUADA GARRIDO.

**LINEA DE INVESTIGACIÓN: PRINCIPIOS, NORMATIVA, PRÁCTICAS Y
PROCESOS FINANCIEROS, CONTABLES, DE AUDITORÍA Y
TRIBUTARIOS, Y SU VALOR AGREGADO PARA LAS ORGANIZACIONES**

QUITO 2023

DEDICATORIA

Para toda mi familia quienes han sido mi fuente constante de inspiración, aliento, apoyo y amor incondicional a lo largo de toda esta etapa. Que sepan que todas sus palabras de ánimo, paciencia han sido un impulso para poder lograr esto.

Este trabajo es un tributo a su dedicación y amor incondicional.

A mi novia quien en los momentos más adversos de este proceso me sostuvo para poder seguir adelante con su amor incondicional. A todas las personas que durante mi vida universitaria contribuyeron con un granito de arena que ayudo a construir una persona durante todo el proceso,

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi profundo agradecimiento a todas las personas que contribuyeron de manera significativa a este trabajo de titulación.

En primer lugar agradecer a mi director de Trabajo de titulación Jaime Guillermo Guadi Garrido, por su orientación, apoyo constante y valiosos comentarios que fueron fundamentales para poder lograr este trabajo. Su dedicación y conocimientos han sido una fuente inagotable de conocimientos.

Agradezco a todos mis profesores, por compartir tantos conocimientos conmigo, así como los comentarios constructivos para poder mejorar cada día.

Quiero expresar mi gratitud a toda mi familia quienes me brindaron todo su apoyo incondicional y sacrificios realizados para que logre realizar mi vida académica. Cada una de sus palabras que me impulsaron y levantaron en los momentos más difíciles.

Agradezco María Escorza por ser mi apoyo incondicional, aliento y mi gran compañera durante el final de esta gran etapa de mi vida.

Finalmente quiero agradecer a Koddy quien estuvo durante toda mi vida universitaria a mi lado en cada día, aunque sin entender nada haciéndome compañía en cada amanecida haciendo deberes o trabajos, lo logramos pequeño peludo aunque ya no estes para verlo.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO	3
ÍNDICE GENERAL	4
ÍNDICE DE TABLAS	7
ÍNDICE DE FIGURAS	8
CAPÍTULO I	9
ANTECEDENTES GENERALES DEL SECTOR	9
1.1. Situación actual del sector aeronáutico	9
1.2. Historia del sector aeronáutico en Ecuador	13
1.3. Situación actual de empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano	20
CAPÍTULO II	22
MARCO TEÓRICO	22
2.1. Ley de Compañías	22
2.2. Normas internacionales de Información Financiera	28
2.3. Buenas prácticas contables	34

2.4 Fortalecimiento de capital	37
2.5 Acumulación de reservas en las cuentas patrimoniales	38
CAPÍTULO III	40
INVESTIGACIÓN APLICADA A EMPRESAS RELACIONADAS AL SECTOR AERONÁUTICO ECUATORIANO.....	40
3.1. Introducción al sector.....	40
3.2. Análisis de cálculo de reservas.....	40
3.2.1. Método a favor de la empresa.....	40
3.2.2. Método a favor de los Socios.....	41
3.4. Lista de empresas del sector y empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.....	42
3.4.1. Resumen tipos de compañías relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.....	47
3.5. Lista de empresa y porcentaje según la ley para reserva legal de empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.....	49
3.6. Lista de empresa Utilidad/Perdida año 2022 de empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.	52
3.6.1. Resumen de utilidad o perdida de empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.....	54
3.5. Análisis del capital de las empresas versus la reserva legal acumulada.	55
3.5.1. Análisis de Compañías anónimas.	57
3.6. Lista de empresas que debían calcular Reserva legal	57
3.7. Análisis de cálculo de reserva legal	58
3.8. Análisis general de las empresas investigadas.....	60
CAPÍTULO IV.....	61
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	61
4.1. Conclusiones.....	61
4.1. Recomendaciones.....	61

Bibliografía.....	63
--------------------------	-----------

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Estructura aeroportuaria del Ecuador	11
Tabla 2 Ejemplo 1.....	41
Tabla 3 Ejemplo 2.....	42
Tabla 4. Listado empresas	43
Tabla 5. Resumen tipo de empresas.....	47
Tabla 6. Compañías y % de reserva.....	49
Tabla 7. Compañías con Utilidad/Perdida 2022	52
Tabla 8. Resumen Utilidad /Perdida	54
Tabla 9. Capital social de compañías y reserva legal 2021	56
Tabla 10. Empresas Obligadas a calcular Reserva legal.	58
Tabla 11. Empresa que calcularon reserva legal.....	58

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Contribución del sector aeronáutico al PIB y empleo en la región.....	9
Figura 2. Porcentaje De compañías.	48
Figura 3. Porcentaje de Reservas según tipo de compañía.....	51
Figura 4. Porcentaje Empresas con utilidad o pérdida 2022	55
Figura 5. Porcentaje que Alcanzo o no el límite de reserva legal.....	57

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES GENERALES DEL SECTOR

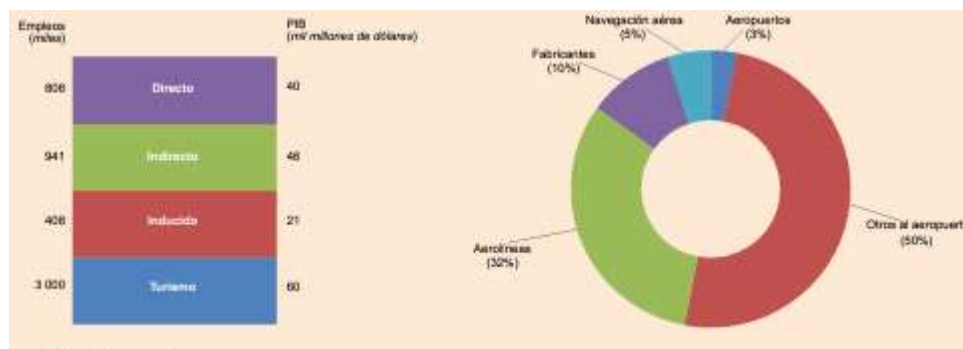
1.1. Situación actual del sector aeronáutico

Se ha identificado que el transporte aéreo representa actualmente un factor fundamental dentro de la economía regional (América Latina y El Caribe); ya que ha generado millones de empleos y gran cantidad de riqueza. Esto debido a que proporciona una vía de comunicación eficaz entre países, lo cual posibilita el incremento del turismo y actividades comerciales que inciden en el crecimiento económico de los diferentes países de la región, de acuerdo con CEPAL (2017).

Los principales factores del sector aeronáutico que contribuyen al crecimiento económico son:

- **Expansión de base de clientes:** el transporte aéreo posibilita que las empresas exploten economías de escala y disminuyan costos unitarios.
- **Competencia extranjera:** las empresas nacionales son expuestas a la competencia extranjera con el objetivo de ayudar al impulso de la eficiencia de dichas empresas y que mantengan un alto nivel de competitividad.
- **Mejora de la eficiencia:** el transporte aéreo posibilita el mantenimiento de las operaciones productivas y comerciales de las empresas u organizaciones; lo cual proporciona mayor flexibilidad y reducción de necesidad de mantener suministros.
- **Estímulo de innovación:** las conexiones o relaciones entre transportes aéreos facilitan el establecimiento de redes profesionales y sobre todo la colaboración y cooperación entre empresas de diferentes partes del mundo.

Figura 1 Contribución del sector aeronáutico al PIB y empleo en la región



Nota: esta figura muestra la contribución que ha producido el sector aeronáutico al PIB y empleo de la región. Tomado de: (CEPAL, 2017)

Dentro del Ecuador, el sector aeronáutico representa un elemento clave de desarrollo, puesto que se relaciona de forma directa con los diferentes sectores económicos a nivel nacional.

Gracias a este sector se logran exportaciones de una manera más rápida ayudando a conectar los productos ecuatorianos con el mundo entero. Además, este sector no funcionaría por sí solo ya que necesita de otros que ayudan a complementarlo como lo son: empresas de catering (empresas que ofrecen servicios profesionales especializados en organización y suministro de alimentos), empresas de servicios aeroportuarios (empresas que dan servicios de atención a aeronaves, aviación ejecutiva, mantenimiento y capacitación al sector aerocomercial).

Se sabe que durante el año 2020 las 25 líneas aéreas o aerolíneas que operan en nuestro país se encargaron de transportar a 4,5 millones de pasajeros sobre los aeropuertos de Quito y Guayaquil. Es así como la principal función del sector aeronáutico es la actividad comercial, la cual mantuvo durante el año 2019 unos 200.000 puestos de trabajo directos e indirectos; lo cual permitió aportar \$3.200 millones al país, representando el 3% del PIB (Carrera et al., 2022).

Como se puede observar el sector aeronáutico se concibe como un pilar fundamental en el desarrollo nacional, ya que contribuye a establecer relaciones comerciales adecuadas entre naciones; de modo que se fortalecen y consolidan dichas relaciones permitiendo un crecimiento económico adecuado. El hecho de que en la actualidad la sociedad requiera en gran manera de diferentes vías de comunicación para establecer lazos comerciales adecuados, determina la importancia y relevancia de la función aeronáutica.

El Sector aeronáutico ha representado un elemento clave dentro del desarrollo económico del país, debido a que ha generado aportes valiosos de competitividad y crecimiento productivo; esto debido a que la modernización y desarrollo del sector ha contribuido a mejorar el funcionamiento y desarrollo del país, sobre todo porque en la actualidad la sociedad se encuentra hiperconectada. En el año 2015 se presentó un incremento de empleos dentro del sector, y las proyecciones para el 2032 manifiestan que esto crecerá hasta cien millones. Durante el año 2016 se identificaron un total de 93.561 operaciones, de las cuales 51.294 correspondían al tráfico aéreo nacional regular y no regular; y las 42.267 operaciones correspondían al tráfico aéreo internacional regular y no regular (Guerrero, 2017).

Para el Ecuador el transporte aéreo se ha convertido en un elemento esencial, debido a que posibilita el crecimiento y desarrollo económico porque permite la conexión a nivel mundial.

Es así como antes del inicio de la pandemia, el sector aeronáutico reportó un total de 65.5 millones de empleos directos y 55.3 millones de trabajos indirectos. Asimismo, transportaron 12 millones de pasajeros y \$18 mil millones en mercancía; de esta forma contribuyó con el PIB nacional durante el año 2019 con un total del 3,6% (Fiallos, 2020).

Dentro del país se presenta una estructura aeroportuaria estratégica que se orienta a establecer un flujo frecuente de pasajeros o clientes; para lo cual es necesario contar con recursos y mecanismos operativos que posibiliten abarcar todas las demandas y necesidades de los pasajeros. El Ecuador cuenta con 20 aeropuertos operativos, de los cuales 16 son dirigidos por la Dirección General de Aviación Civil y 4 por los administradores operativos privados en concesión de 15-35 años (Arcos, 2022). A continuación, se presenta la estructura aeroportuaria del país:

Tabla 1 Estructura aeroportuaria del Ecuador

Aeropuerto	Delegación	Ubicación	Administrador	Tiempo de contrato
Seymour	Privado	Isla Baltra	ECOGAL	15 años
Internacional Mariscal Sucre	Privada	Quito	QUIPORT	35 años
Internacional José Joaquín Olmedo	Privada	Guayaquil	TAGSA	15 años
Mariscal La Mar	Municipal	Cuenca	CORPAC	Indefinido
Internacional Cotopaxi	Dirección General Aviación Civil	Latacunga	Dirección General Aviación Civil	
General Eloy Alfaro	Dirección General Aviación Civil	Manta	Dirección General Aviación Civil	
Carlos Concha	Dirección General Aviación Civil	Tachina (Esmeraldas)	Dirección General Aviación Civil	
San Cristóbal	Dirección General Aviación Civil	San Cristóbal	Dirección General Aviación Civil	
Francisco de Orellana	Dirección General Aviación Civil	El Coca	Dirección General Aviación Civil	
General Ulpiano Páez	Dirección General Aviación Civil	Salinas	Dirección General Aviación Civil	
Lago Agrio	Dirección General Aviación Civil	Nueva Loja	Dirección General Aviación Civil	

Aeropuerto	Delegación	Ubicación	Administrador	Tiempo de contrato
Río Amazonas	Dirección General Aviación Civil	Shell	Dirección General Aviación Civil	
General Villamil	Dirección General Aviación Civil	Isabela	Dirección General Aviación Civil	
Edmundo Carvajal	Dirección General Aviación Civil	Macas	Dirección General Aviación Civil	
Santa Rosa	Dirección General Aviación Civil	Santa Rosa	Dirección General Aviación Civil	
Luis Mantilla	Dirección General Aviación Civil	Tulcán	Dirección General Aviación Civil	
Jumandy	Dirección General Aviación Civil	Tena	Dirección General Aviación Civil	
Santo Domingo	Dirección General Aviación Civil	Santo Domingo	Dirección General Aviación Civil	
Taisha	Dirección General Aviación Civil	Taisha	Dirección General Aviación Civil	

Nota: esta tabla muestra los principales aeropuertos del país. Tomado de: (Arcos, 2022)

Como se puede observar, el país cuenta con diversos aeropuertos que se utilizan para diferentes actividades; lo cual demuestra que el sector aeronáutico es uno de los principales entes de desarrollo y crecimiento económico. El hecho de que el transporte aéreo represente un elemento clave en la economía nacional posibilita que sectores como el laboral y sobre todo el comercial se reactiven y se incrementen, lo cual repercute de forma positiva en el PIB nacional.

Dentro del Código Aeronáutico del Ecuador se hace referencia a que la Dirección General de Aviación Civil ejecuta funciones importantes dentro del sector, de acuerdo con Puco y Navarro (2011), estas son:

- Reglamentar el ingreso y salida de aeronaves dentro del país.
- Plantear condiciones específicas acerca de la circulación de aeronaves dentro y a través del país.
- Impedir retardos innecesarios de las aeronaves que circulan dentro del territorio ecuatoriano.

- Conceder permisos operativos referentes a la explotación de los servicios aeronáuticos.
- Facultar los aeródromos y plantear las condiciones de funcionamiento.
- Encargarse de la administración, mantenimiento y operación de los aeródromos públicos.
- Colocación de señales de peligro relacionadas con construcciones aéreas elevadas y obstáculos que representen un riesgo para la circulación aeronáutica.
- Reglamentar la estructura organizacional y funcionamiento del registro Aeronáutico Nacional, y establecer los respectivos derechos.
- Otorgar y revalidar suspensiones y cancelaciones de certificados de aeronavegabilidad para aeronaves privadas del país, conforme a lo estipulado en la ley.
- Registrar tarifas de transporte aéreo de organizaciones nacionales y extranjeras que operan dentro del país.
- Otorgar permisos para ejercer actividades conexas.
- Asignar sanciones dentro del área administrativa en colaboración con el Consejo Nacional de Aviación Civil.

Dentro del país la Dirección General de Aviación Civil es el organismo encargado de establecer todos los lineamientos y parámetros necesarios para que las aeronaves operen de forma adecuada dentro del territorio y puedan ejercer sus funciones correctamente. Es importante identificar que este organismo regula todo lo relacionado con el sector aeronáutico sea público o privado, por lo que es importante considerar las normas y reglas que establece acerca de las funciones y circulación de las aeronaves, para evitar violar o vulnerar algún parámetro establecido y obtener consecuencias legales graves.

1.2. Historia del sector aeronáutico en Ecuador

La historia de la aviación en Ecuador está marcada por valientes pioneros que desafiaron los cielos y contribuyeron significativamente al desarrollo y la expansión de la industria aeronáutica en el país. Estos intrépidos aviadores, a menudo enfrentando desafíos

tecnológicos y geográficos, dejaron una huella indeleble en la historia de Ecuador y la aviación mundial.

Según Toainga (2019), se destacan algunos de los pioneros más influyentes y sus contribuciones a la aviación ecuatoriana:

- Alfredo Albornoz, el Primer Vuelo en Quito, es ampliamente reconocido como el pionero de la aviación en Ecuador. En 1912, realizó el primer vuelo en Quito, marcando un hito en la historia de la aviación ecuatoriana. Su aeronave, un Blériot XI, despegó desde el Campo de Marte en Quito y ascendió a una altitud de aproximadamente 100 metros, impresionando a la población con su valentía y destreza.
- Hugo Ortiz y Luis Urdaneta, en 1920, el capitán Hugo Ortiz y el teniente Luis Urdaneta protagonizaron un vuelo audaz al cruzar la Cordillera de los Andes, una hazaña que requería habilidades excepcionales y valentía. Su travesía desde Guayaquil a Quito a través de los imponentes picos andinos demostró la viabilidad de la aviación en una geografía desafiante.
- Ernesto Gómez Jurado, conocido como "El Lince de la Selva", fue un destacado aviador y explorador ecuatoriano que desempeñó un papel fundamental en la exploración de la Amazonía. Su experiencia en vuelos de reconocimiento y mapeo de la región contribuyó al conocimiento geográfico y la cartografía de la selva amazónica ecuatoriana.
- Los Aéreos Militares y la Fuerza Aérea Ecuatoriana, la creación de la Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE) en 1920 marcó un hito en la historia de la aviación militar en Ecuador. Los aviadores militares jugaron un papel vital en la defensa del espacio aéreo y la formación de pilotos. La FAE se convirtió en un importante impulsor del desarrollo de la aviación en Ecuador, contribuyendo a la modernización de la flota y la infraestructura aeroportuaria.
- El piloto Enrique Ayala Mora, en 1935, realizó un histórico vuelo desde Quito hasta las Islas Galápagos, un viaje de gran complejidad debido a la distancia y la geografía. Este vuelo demostró la capacidad de la aviación para conectar regiones remotas y contribuyó a la exploración y el desarrollo de las islas.

A su vez, los aportes a la Aviación Internacional de los pioneros también dejaron su huella en la aviación internacional, participando en competiciones y eventos aéreos en el extranjero, lo que contribuyó a elevar la reputación de la aviación ecuatoriana en la comunidad internacional. Estos pioneros de la aviación en Ecuador, con su valentía y

determinación, sentaron las bases para el desarrollo de la industria aeronáutica en el país. Sus logros y contribuciones continúan siendo celebrados como parte integral de la rica historia de la aviación en Ecuador, y su legado perdura en la actualidad, sirviendo como fuente de inspiración para las generaciones futuras de aviadores y amantes de la aviación en el país (Villalba, 1986).

La creación de la Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE) representa un hito trascendental en la historia de la aviación en Ecuador y en el desarrollo de las capacidades militares del país. Esto no solo marcó el inicio de una nueva era en la defensa aérea de Ecuador, sino que también desempeñó un papel vital en el impulso y la modernización de la aviación ecuatoriana. La creación de la FAE se inscribe en un contexto histórico en el que la aviación militar comenzaba a cobrar importancia a nivel global. Durante la Primera Guerra Mundial, la aviación demostró su valor estratégico, lo que llevó a muchos países a invertir en el desarrollo de sus fuerzas aéreas. La FAE fue oficialmente fundada el 27 de octubre de 1920, bajo la presidencia de José Luis Tamayo. Sus primeras instalaciones se ubicaron en el Campo de Marte de Quito, donde se realizaron los primeros entrenamientos y vuelos de la nueva fuerza aérea (FAE, 2021).

La FAE tuvo como objetivo principal la defensa del espacio aéreo ecuatoriano y la protección de la soberanía del país. Desde sus inicios, la FAE se centró en la formación de pilotos, la operación de aeronaves y la vigilancia del espacio aéreo. En sus primeros años, la FAE operó aeronaves como biplanos de combate y aviones de reconocimiento. Con el tiempo, adquirió aeronaves más avanzadas tecnológicamente. La modernización de la flota aérea fue un componente clave en el fortalecimiento de la FAE. (FAE, 2021).

Así también, desempeñó un papel fundamental en la protección de la soberanía nacional y en la vigilancia del espacio aéreo ecuatoriano. Su capacidad para responder a amenazas aéreas y su presencia disuasoria contribuyeron a la seguridad del país. La FAE también se destacó en la formación de pilotos y personal aeronáutico. Estableció escuelas de aviación y programas de entrenamiento que han capacitado a generaciones de aviadores ecuatorianos (FAE, 2021).

La Fundación de la FAE representó un importante paso adelante en la capacidad de Ecuador para proteger su espacio aéreo y contribuyó de manera significativa al desarrollo y la modernización de la aviación en el país. La FAE continúa siendo una institución clave en la seguridad y la defensa nacional, con una rica historia de servicio y compromiso con la

protección de los cielos ecuatorianos. Su legado perdura como parte integral de la historia de la aviación en Ecuador y su contribución a la seguridad nacional (Aguirre, 2019).

El desarrollo de la infraestructura aérea en Ecuador ha sido un factor crucial para el crecimiento y la modernización de la aviación en el país. La construcción y mejora de aeropuertos, pistas de aterrizaje y terminales han contribuido significativamente a la conectividad nacional e internacional, así como al aumento de la eficiencia en la aviación civil y militar (Arism, 2023).

A principios del siglo XX, Ecuador comenzó a establecer sus primeros aeródromos y pistas de aterrizaje. El Campo de Marte en Quito fue uno de los primeros lugares utilizados para operaciones de vuelo. La construcción de pistas rudimentarias marcó el comienzo del desarrollo de la infraestructura aérea. Además, los principales aeropuertos de Ecuador, como el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre en Quito y el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo en Guayaquil, han experimentado un proceso constante de expansión y modernización a lo largo de los años. Se han construido nuevas terminales, pistas de aterrizaje más largas y modernas, y se han mejorado las instalaciones para proporcionar una experiencia más cómoda y segura a los pasajeros (Casalvilla y Garridos, 2014).

Por otra parte, el Ecuador ha invertido en la construcción y mejora de aeropuertos regionales para aumentar la conectividad en áreas remotas y fomentar el turismo y el desarrollo económico en diferentes regiones del país. Aeropuertos como el Aeropuerto de Cuenca y el Aeropuerto de Salinas han experimentado un crecimiento significativo en infraestructura y tráfico de pasajeros. Del mismo modo, la expansión y mejora de los aeropuertos internacionales en Ecuador, como el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre en Quito y el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo en Guayaquil, han permitido una mayor conectividad con destinos internacionales (Llugsha, 2021).

En este sentido, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y otras autoridades aeronáuticas han desempeñado un papel esencial en la planificación, regulación y supervisión del desarrollo de la infraestructura aérea en Ecuador. El desarrollo de la infraestructura aérea en Ecuador ha sido fundamental para fortalecer la aviación civil y militar, mejorando la conectividad, la seguridad y la eficiencia en el transporte aéreo. La inversión continua en aeropuertos y pistas de aterrizaje es esencial para impulsar el crecimiento económico y la integración de Ecuador en la comunidad global (DAC, 2022).

Desde otro punto de vista, la evolución de los aeropuertos en Ecuador ha sido un proceso dinámico y constante a lo largo del siglo XX y lo que va del XXI. En los primeros años de la aviación ecuatoriana, los aeródromos eran simples pistas de tierra o césped, a menudo ubicados en campos abiertos. El Campo de Marte en Quito y otros campos improvisados fueron los puntos de partida de la aviación en Ecuador. El Aeropuerto de Guayaquil, conocido como Aeropuerto Simón Bolívar, fue uno de los primeros aeropuertos en experimentar una transformación significativa. Fue inaugurado en 1934, se convirtió en uno de los principales aeropuertos del país, impulsando el transporte aéreo en la región

Posterior a ello, el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre en Quito, inaugurado en 1960, marcó un hito en la infraestructura aeroportuaria del país. En 2013, se inauguró una nueva terminal en el Aeropuerto de Quito, reemplazando a la antigua, para hacer frente al crecimiento del tráfico de pasajeros. Es por ello por lo que, Ecuador ha invertido en el desarrollo de aeropuertos regionales, como el Aeropuerto de Cuenca y el Aeropuerto de Salinas, para mejorar la conectividad en áreas remotas. Estos aeropuertos han experimentado mejoras en pistas, terminales y servicios (Quiport, 2023).

Por otra parte, los aeropuertos internacionales, como el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo en Guayaquil, han experimentado expansiones significativas para atender el tráfico de pasajeros y cargas. Estos aeropuertos han mejorado su capacidad para vuelos internacionales, lo que ha impulsado el turismo y el comercio internacional. Es decir que, Ecuador enfrenta desafíos relacionados con la expansión sostenible de su infraestructura aeroportuaria, incluida la gestión de impactos ambientales y la optimización de la seguridad y eficiencia operativa (Córdova Bajaña y Vera Zambrano, 2020).

La evolución de los aeropuertos en Ecuador refleja el compromiso del país con la modernización y la mejora de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer las necesidades de la aviación y el transporte en el siglo XXI. Estos aeropuertos son fundamentales para el crecimiento económico, la conectividad nacional e internacional, y la seguridad del espacio aéreo ecuatoriano (DAC, 2022).

La industria aérea comercial en Ecuador ha experimentado una transformación significativa a lo largo de los años, convirtiéndose en un componente vital de la conectividad nacional e internacional. La aviación comercial en Ecuador comenzó a tomar forma en las décadas de 1930 y 1940, con la fundación de aerolíneas como TAME (Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos) y SAETA (Sociedad Anónima Ecuatoriana de Transportes Aéreos). Estas

aerolíneas operaban rutas nacionales e internacionales, ofreciendo una alternativa eficiente al transporte terrestre

A medida que la demanda de transporte aéreo creció, se expandió la red de rutas domésticas en Ecuador. Ciudades como Guayaquil, Quito, Cuenca y Galápagos se convirtieron en destinos clave, TAME desempeñó un papel destacado en la conectividad dentro del país. Las aerolíneas ecuatorianas, como TAME, se aventuraron en el mercado internacional, estableciendo rutas hacia destinos en América del Sur, América Central y Norteamérica. Además, el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo en Guayaquil y el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre en Quito se convirtieron en centros de conexiones para vuelos internacionales.

Por otro lado, la industria aérea comercial en Ecuador ha enfrentado desafíos como la competencia de aerolíneas extranjeras y la volatilidad económica. La apertura del mercado aéreo ecuatoriano a aerolíneas internacionales ha aumentado la competencia y la elección para los viajeros. Es por ello por lo que, las aerolíneas ecuatorianas han establecido alianzas estratégicas con compañías aéreas internacionales, lo que ha ampliado sus redes de destinos y servicios. Estas alianzas ofrecen a los pasajeros conexiones globales más convenientes (DAC, 2022).

En este sentido, la industria aérea en Ecuador se enfrenta a desafíos relacionados con la sostenibilidad y la reducción de su impacto ambiental, la inversión en tecnologías y prácticas más ecológicas es un objetivo clave para el futuro. Además, la industria aérea comercial en Ecuador ha evolucionado de manera significativa, proporcionando a los viajeros una amplia gama de opciones y conectividad a nivel nacional e internacional. A medida que Ecuador continúa creciendo económicamente y diversificando su industria turística, la aviación comercial seguirá desempeñando un papel fundamental en su desarrollo y proyección en el escenario global (Llugsha, 2021)

El inicio de la aviación comercial en Ecuador marcó el comienzo de una nueva era en el transporte y la conectividad en el país, convirtiendo a la aviación en una fuerza motriz para el crecimiento económico y el desarrollo nacional. A principios del siglo XX, un grupo de pioneros apasionados por la aviación desempeñó un papel fundamental en la introducción de la aviación en Ecuador. Entre ellos se destacaron aviadores como Jorge Chávez, que realizó el primer vuelo exitoso en Quito en 1910 (Presst, 2021).

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) se estableció para supervisar y regular las operaciones aéreas comerciales, garantizando la seguridad y el cumplimiento de estándares internacionales. El inicio de la aviación comercial en Ecuador fue un hito que transformó la forma en que las personas se movían dentro del país y conectaban con el mundo. La dedicación y el espíritu pionero de los primeros aviadores allanaron el camino para el crecimiento y la modernización de la industria aérea en Ecuador, que continúa desempeñando un papel esencial en la conectividad y el desarrollo del país (DAC, 2022).

Por otra parte, la actualización de la flota aérea ecuatoriana representa un componente fundamental en el desarrollo y la eficiencia de la aviación en el país. A medida que la industria aérea evoluciona y se adapta a los estándares internacionales de seguridad y eficiencia, Ecuador ha seguido una estrategia constante de modernización y mejora de su flota aérea. La modernización de la flota aérea es esencial para garantizar la seguridad, la eficiencia y la competitividad de las aerolíneas ecuatorianas.

A su vez, los avances tecnológicos y las regulaciones internacionales exigen la adopción de aeronaves más modernas, las aerolíneas comerciales en Ecuador han llevado a cabo una serie de adquisiciones y actualizaciones en su flota de aeronaves, la sustitución de aeronaves más antiguas por modelos más nuevos y eficientes ha sido una tendencia constante. Por otra parte, la adquisición de aeronaves modernas, como el Boeing 787 Dreamliner, el Airbus A320neo y el Embraer E190, ha permitido a las aerolíneas ecuatorianas ofrecer mayor comodidad y eficiencia a los pasajeros estos modelos incorporan tecnologías avanzadas de navegación, motores más eficientes y comodidades mejoradas (FAE, 2021).

Las aeronaves modernas son más eficientes en términos de consumo de combustible y emisiones, lo que reduce el impacto ambiental y los costos operativos. La mejora en la eficiencia también ha llevado a una mayor rentabilidad para las aerolíneas. Además, las nuevas aeronaves están equipadas con sistemas de seguridad avanzados y cumplen con los estándares internacionales de seguridad y regulación de la aviación civil, esto garantiza un nivel óptimo de seguridad para los pasajeros y la tripulación (AMADEUS, 2022).

Así también, las aerolíneas ecuatorianas han establecido alianzas estratégicas con fabricantes de aeronaves y compañías de leasing para asegurar flotas modernas y versátiles. Estas alianzas han permitido una mayor flexibilidad en la gestión de la flota. La actualización de la flota aérea ecuatoriana es un proceso continuo que refleja el compromiso del país con la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad en la aviación. La inversión en

aeronaves modernas y tecnológicamente avanzadas contribuye significativamente a la competitividad de las aerolíneas ecuatorianas en el mercado global y al crecimiento sostenible de la industria aérea en el país (Sánchez y Guevara, 2018).

1.3.Situación actual de empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano

La situación actual de las empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano refleja una industria en constante evolución y adaptación a las demandas cambiantes de la aviación civil y comercial. En el sector aeronáutico privado ecuatoriano está compuesto por una variedad de empresas que abarcan diferentes segmentos de la industria. Estas empresas incluyen aerolíneas privadas, operadores de servicios de aviación, mantenimiento y reparación de aeronaves, así como empresas de servicios aeroportuarios y de carga (FAE, 2021).

La pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto significativo en la industria aérea a nivel global y, por ende, en las empresas privadas ecuatorianas, la reducción drástica de la demanda de vuelos comerciales y turismo ha llevado a desafíos financieros para muchas empresas del sector. Muchas empresas aeronáuticas privadas en Ecuador han enfrentado dificultades económicas y han tenido que tomar medidas para garantizar su supervivencia, además la reducción de costos operativos, la reestructuración de rutas y la búsqueda de nuevas fuentes de ingresos son estrategias comunes de adaptación (CEPAL, 2020).

En un esfuerzo por optimizar recursos y mejorar la competitividad, algunas empresas aeronáuticas ecuatorianas han buscado alianzas estratégicas con otras compañías aéreas y proveedores de servicios. Estas colaboraciones buscan fortalecer la capacidad de las empresas para enfrentar desafíos económicos y operativos. Del mismo modo, a pesar de los desafíos, algunas empresas privadas han seguido invirtiendo en la modernización de su flota, tecnología y prácticas operativas, la adopción de aeronaves más eficientes y tecnologías avanzadas contribuye a mejorar la eficiencia y la seguridad (LATAM, 2020).

Desde el mismo enfoque, la sostenibilidad y la responsabilidad social corporativa son áreas de creciente interés para las empresas aeronáuticas privadas. Estas empresas están buscando reducir su huella ambiental y contribuir a comunidades locales a través de iniciativas sociales. A su vez, a medida que la demanda de viajes aéreos se recupera gradualmente y se reanudan las operaciones, las perspectivas para las empresas aeronáuticas privadas en

Ecuador son optimistas, la adaptabilidad y la capacidad de respuesta a las condiciones cambiantes del mercado serán fundamentales para su éxito continuo (OIT, 2023).

En este sentido, la situación actual de las empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano refleja una industria resiliente y en constante transformación. La superación de desafíos y la búsqueda de oportunidades de crecimiento son parte integral de la trayectoria de estas empresas en su camino hacia un futuro más sólido y competitivo en el dinámico mundo de la aviación civil y comercial.

Es importante analizar las ventajas que tienen las empresas aeronáuticas privadas dentro del país, por lo que se identificó que las políticas implementadas por el gobierno contribuyen al desarrollo del sector, por lo que es necesario establecer una agenda de coordinación entre el sector público y privado. Además, es fundamental conocer que la clase media del sector se ha incrementado y existe mayor demanda de las personas por viajar y conocer el mundo debido a turismo, negocios o por razones culturales. Es por esta razón, que se requiere que el país invierta y mejore la conectividad, ya que la aviación es un modo de transporte y unión de las comunidades no tan solo una cuestión de personas adineradas (Meléndez, 2022).

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Ley de Compañías

A partir del año 2020 se ejecutó una actualización o modernización referente a la Ley de Compañías, en donde se establecieron varias novedades y lineamientos referentes a las sociedades mercantiles relacionados con producir una respuesta ágil a las necesidades comerciales del país. Además, se plantearon varios parámetros referentes a la resolución de controversias y problemas que se presentan. Un elemento principal de reforma fue el reconocimiento de las sociedades por acciones simplificadas, las cuales pueden conformarse a través de un contrato unilateral; es decir, que se abre una nueva posibilidad de conformación de empresa u organización (Urbano, 2022).

Dentro de la Ley de Compañías (1999), se establece lo siguiente:

Art. 1.- Contrato de compañía es aquél por el cual dos o más personas unen sus capitales o industrias, para emprender en operaciones mercantiles y participar de sus utilidades.

Este contrato se rige por las disposiciones de esta Ley, por las del Código de Comercio, por los convenios de las partes y por las disposiciones del Código Civil (Art. 1).

Como se puede observar, el artículo manifiesta que un contrato de compañías se establece cuando dos o más personas deciden juntar sus capitales para iniciar con la ejecución de actividades mercantiles y obtener ganancias. Es decir, que una compañía se conforma a través de la decisión de las personas por constituir un negocio que les permita obtener utilidades y ganancias.

Art. 2.- Hay cinco especies de compañías de comercio, a saber:

La compañía en nombre colectivo;

La compañía en comandita simple y dividida por acciones;

La compañía de responsabilidad limitada;

La compañía anónima; y,

La compañía de economía mixta.

Estas cinco especies de compañías constituyen personas jurídicas.

La Ley reconoce, además, la compañía accidental o cuentas en participación (Art. 2).

Dentro del país se reconocen 5 tipos distintos de compañías, las cuales pueden constituirse de forma diferente en base a las necesidades y requerimientos de las personas que están interesadas en su conformación. Es así como, para cada compañía existen diferentes lineamientos y parámetros que les ayudan a mantener un funcionamiento óptimo y adecuado dentro del entorno en el cual se desarrolla.

Art. 3.- Se prohíbe la formación y funcionamiento de compañías contrarias al orden público, a las leyes mercantiles y a las buenas costumbres; de las que no tengan un objeto real y de lícita negociación y de las que tienden al monopolio de las subsistencias o de algún ramo de cualquier industria, mediante prácticas comerciales orientadas a esa finalidad.

El objeto social de la compañía deberá comprender una sola actividad empresarial (Art. 3).

Como se puede observar, las compañías que se establezcan dentro del territorio nacional deben obedecer a las leyes y normas estipuladas, con la finalidad de evitar problemas legales que puedan interferir en su correcto funcionamiento. Por esta razón, es que las compañías deben presentar una razón social lícita sin ningún tipo de negociaciones secundarias ilícitas para evitar un cierre temporal o definitivo.

Cada tipo de compañía debe establecer una razón social adecuada y estructurada bajo los lineamientos de la normativa.

En base a esto se estipula que la compañía en nombre colectivo:

Art. 36.- La compañía en nombre colectivo se contrae entre dos o más personas naturales que hacen el comercio bajo una razón social.

La razón social es la fórmula enunciativa de los nombres de todos los socios, o de algunos de ellos, con la agregación de las palabras "y compañía".

Sólo los nombres de los socios pueden formar parte de la razón social (Art. 36).

Art. 43.- El capital de la compañía en nombre colectivo se compone de los aportes que cada uno de los socios entrega o promete entregar.

Para la constitución de la compañía será necesario el pago de no menos del cincuenta por ciento del capital suscrito.

Si el capital fuere aportado en obligaciones, valores o bienes, en el contrato social se dejará constancia de ello y de sus avalúos (Art. 43).

El artículo estipula que las compañías colectivas deben establecerse entre dos o más personas naturales que ejecutan actividades comerciales con una razón social y su fórmula debe obedecer al nombre de los socios o accionistas que otorgaron parte del capital para que la compañía funcione correctamente. El capital debe ser entregado en un 50% por parte de cada accionista o socio; con la finalidad de que la compañía inicie sus actividades de forma inmediata.

Otro tipo de compañía es la de responsabilidad limitada, la cual se contrae entre dos o más personas, que solamente responden por las obligaciones sociales hasta el monto de sus aportaciones individuales y hacen el comercio bajo una razón social o denominación objetiva, a la que se añadirá, en todo caso, las palabras "Compañía Limitada" o su correspondiente abreviatura. Si se utilizare una denominación objetiva será una que no pueda confundirse con la de una compañía preexistente. Los términos comunes y los que sirven para determinar una clase de empresa, como "comercial", "industrial", "agrícola", "constructora", etc., no serán de uso exclusivo e irán acompañadas de una expresión peculiar

Si no se hubiere cumplido con las disposiciones de esta Ley para la constitución de la compañía, las personas naturales o jurídicas, no podrán usar en anuncios, membretes de cartas, circulares, prospectos u otros documentos, un nombre, expresión o sigla que indiquen o sugieran que se trata de una compañía de responsabilidad limitada. [...] (Art. 92).

Art. 94.- La compañía de responsabilidad limitada podrá tener como finalidad la realización de toda clase de actos civiles o de comercio y operaciones mercantiles permitidos por la Ley, excepción hecha de operaciones de banco, seguros, capitalización y ahorro (Art. 94).

Art. 102.- El capital de la compañía estará formado por las aportaciones de los socios y no será inferior al monto fijado por el Superintendente de Compañías y Valores.

Estará dividido en participaciones expresadas en la forma que señale el Superintendente de Compañías y Valores.

Al constituirse la compañía, el capital estará íntegramente suscrito, y pagado por lo menos en el cincuenta por ciento de cada participación. Las aportaciones pueden ser en numerario o en especie y, en este último caso, consistir en bienes muebles o inmuebles que correspondan a la actividad de la compañía. El saldo del capital deberá integrarse en un plazo no mayor de doce meses, a contarse desde la fecha de constitución de la compañía (Art. 102).

A diferencia de la compañía colectiva, la compañía limitada permite la participación de los socios o accionistas de acuerdo con la cantidad de dinero que pusieron para el capital de la empresa; es decir, que las obligaciones sociales que contraen serán acorde al monto otorgado para el funcionamiento de la organización. El capital debe establecerse bajo el lineamiento emitido por la Superintendencia de Compañías y Valores y no podrá ser inferior al monto estipulado.

Acerca de las compañías anónimas la Ley de Compañías (1999), establece lo siguiente:

Art. 143.- La compañía anónima es una sociedad cuyo capital, dividido en acciones negociables, está formado por la aportación de los accionistas que responden únicamente por el monto de sus acciones.

Las sociedades o compañías civiles anónimas están sujetas a todas las reglas de las sociedades o compañías mercantiles anónimas (Art. 143).

Art. 144.- Se administra por mandatarios amovibles, socios o no.

La denominación de esta compañía deberá contener la indicación de "compañía anónima" o "sociedad anónima", o las correspondientes siglas. No podrá adoptar una denominación que pueda confundirse con la de una compañía preexistente. Los términos comunes y aquellos con los cuales se determina la clase de empresa, como "comercial", "industrial", "agrícola", "constructora", etc., no serán de uso exclusivo e irán acompañadas de una expresión peculiar [...] (Art. 144).

Art. 160.- La compañía podrá establecerse con el capital autorizado que determine la escritura de constitución. La compañía podrá aceptar suscripciones y emitir

acciones hasta el monto de ese capital. Al momento de constituirse la compañía, el capital suscrito y pagado mínimos serán los establecidos por la resolución de carácter general que expida la Superintendencia de Compañías y Valores.

Todo aumento de capital autorizado será resuelto por la junta general de accionistas y, luego de cumplidas las formalidades pertinentes, se inscribirá en el registro mercantil correspondiente. Una vez que la escritura pública de aumento de capital autorizado se halle inscrita en el registro mercantil, los aumentos de capital suscrito y pagado hasta completar el capital autorizado no causarán impuestos ni derechos de inscripción, ni requerirán ningún tipo de autorización o trámite por parte de la Superintendencia de Compañías y Valores, sin que se requiera el cumplimiento de las formalidades establecidas en el artículo 33 de esta Ley, hecho que en todo caso deberá ser informado a la Superintendencia de Compañías y Valores (Art. 160).

Las compañías anónimas son aquellas que se conforman por varios socios o accionistas que otorgan una cantidad determinada de dinero para iniciar con las funciones de la organización; sin embargo, los accionistas responden en base al monto de acciones que han invertido dentro de la compañía. El capital de la empresa debe ser acorde a lo estipulado en la escritura de constitución y esto determinará las suscripciones y montos que se pueden aceptar, los cuales no deben exceder al capital.

Finalmente, dentro de la Ley de Compañías (1999), se estipula lo siguiente con respecto a las compañías mixtas:

Art. 308.- El Estado, las municipalidades, los consejos provinciales y las entidades u organismos del sector público, podrán participar, juntamente con el capital privado, en el capital y en la gestión social de esta compañía (Art. 308).

Art. 309.- La facultad a la que se refiere el artículo anterior corresponde a las empresas dedicadas al desarrollo y fomento de la agricultura y de las industrias convenientes a la economía nacional y a la satisfacción de necesidades de orden colectivo; a la prestación de nuevos servicios públicos o al mejoramiento de los ya establecidos (Art. 309).

Art. 310.- Las entidades enumeradas en el Art. 308 podrán participar en el capital de esta compañía suscribiendo su aporte en dinero o entregando equipos, instrumentos agrícolas o industriales, bienes muebles e inmuebles, efectos públicos y negociables, así como

también mediante la concesión de prestación de un servicio público por un período determinado (Art. 310).

Como se puede observar las compañías de economía mixta son aquellas que permiten la participación de organismos o entidades públicas; debido a que este tipo de compañías se enfocan en la satisfacción de necesidades y requerimientos de la población en general y no tan solo a un grupo específico de personas. Por esta razón, es que las entidades públicas pueden aportar al crecimiento de estas compañías, debido a que generarán beneficio mutuo y colectivo.

Sobre las Sociedades por acciones simplificadas se establece:

Art (...) Definición y naturaleza.- La sociedad por acciones simplificada es una sociedad de capitales cuya naturaleza será siempre mercantil, independientemente de sus actividades operacionales.

Art. (...) Valor nominal y capital mínimo.- Las acciones de una sociedad por acciones simplificada tendrán el valor nominal de un dólar o múltiplos de un dólar de los Estados Unidos de América. La sociedad por acciones simplificada no tendrá un requerimiento de capital mínimo.

Art. (...).- Constitución opcional de reservas.- En las sociedades por acciones simplificadas, la constitución de reserva legal, en el documento constitutivo, no es obligatoria. Sin embargo, el estatuto o la asamblea de accionistas podrán acordar la formación de reservas que tendrán el carácter de estatutarias o facultativas, en cuyo caso se deberá establecer, en el estatuto social o en la correspondiente resolución asamblearia, el porcentaje de utilidades operacionales destinadas a su formación.

Las asignaciones a reservas estatutarias o facultativas se efectuarán de las utilidades líquidas que resulten de cada ejercicio de la sociedad por acciones simplificada, después de deducir la participación de los trabajadores y las obligaciones tributarias a cargo de la sociedad. De acordarse la constitución de reservas estatutarias o facultativas, el estatuto social o la correspondiente resolución asamblearia, deberá señalar la forma de su reintegro cuando éstas, después de constituidas, resultaren disminuidas por cualquier causa.

El inciso anterior también podrá ser aplicado por las sociedades anónimas. No obstante, en dicha especie societaria la constitución de reserva legal es obligatoria.

2.2. Normas internacionales de Información Financiera

Las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) representan un conjunto de estándares contables globales diseñados para promover la transparencia, la comparabilidad y la calidad de la información financiera en todo el mundo. Este apartado ofrece un análisis exhaustivo de las NIIF, su relevancia y su impacto en la contabilidad y la auditoría:

El origen y desarrollo de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) se remonta a la necesidad de establecer un marco contable globalmente aceptado que permita la comparabilidad de los estados financieros y la transparencia en la presentación de informes financieros. A lo largo del tiempo, las NIIF han experimentado un proceso de evolución y consolidación que ha dado forma a su relevancia en el mundo de la contabilidad y la auditoría (Chavez Sanchez, 2021).

Antes de la existencia de las NIIF, cada país tenía sus propios principios y normas contables, lo que dificultaba la comparación de información financiera a nivel internacional. La globalización de los mercados financieros y la necesidad de información precisa y comparable llevaron a la búsqueda de una solución. En cuanto a la creación del Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASC), en 1973, se estableció el IASC como un organismo internacional dedicado a la emisión de normas contables internacionales, publicó las primeras normas internacionales de contabilidad, que servirían como precursoras de las NIIF (Rebolledo Nieto, 2019).

En 2001, el IASC fue reemplazado por el IASB, un organismo independiente encargado de desarrollar y emitir las NIIF. El IASB cuenta con un proceso de consulta y revisión más transparente y participativo. Posterior a ello, las NIIF se han desarrollado a lo largo de décadas, abarcando una amplia gama de temas contables, desde la presentación de estados financieros hasta la medición de activos y pasivos. La evolución ha sido guiada por la necesidad de abordar cuestiones contables emergentes y alinear las normas con las mejores prácticas globales (Belevan Tamayo, 2019).

Las NIIF continúan evolucionando para abordar cuestiones contables emergentes, como la sostenibilidad y la presentación de informes financieros digitales, su relevancia y aplicación global siguen en constante crecimiento. El origen y desarrollo de las NIIF representan un hito significativo en la historia de la contabilidad y la presentación de informes financieros. Su evolución ha sido guiada por la necesidad de promover la transparencia y la comparabilidad en la información financiera a nivel mundial, y su impacto perdurará en la comunidad contable y de auditoría en un mundo cada vez más interconectado (Duarte Lugo, 2022).

El alcance y la aplicación de las NIIF son fundamentales para la consistencia y la comparabilidad de la información financiera en todo el mundo. Es decir que, las NIIF son un conjunto de estándares contables globalmente aceptados diseñados para ser aplicados en todos los sectores económicos y por empresas de todos los tamaños, su alcance se extiende desde grandes corporaciones cotizadas en bolsa hasta pequeñas y medianas empresas (PYME) (Torrez y Salgado, 2023)

El alcance de las NIIF abarca una amplia gama de temas contables, incluyendo la presentación de estados financieros, la medición de activos y pasivos, la revelación de información y la consolidación de estados financieros. Las empresas cotizadas en mercados de valores internacionales suelen ser las principales destinatarias de las NIIF. Aunque no siempre es obligatorio, muchas empresas privadas optan por adoptar las NIIF debido a los beneficios de transparencia y comparabilidad que ofrecen. La aplicación de las NIIF en empresas privadas puede ser un requisito legal o una elección estratégica (Martínez, 2022).

A su vez, las NIIF no se limitan al sector empresarial, también son aplicables a entidades sin ánimo de lucro, como organizaciones caritativas y gubernamentales, su uso contribuye a una presentación de informes financiera más transparente y útil. En algunos casos, existen estándares NIIF específicos para ciertos sectores, como instituciones financieras (NIIF 9) y arrendamientos (NIIF 16) (Barahona Sánchez, 2020).

En este sentido, los auditores desempeñan un papel crucial en la evaluación de que los estados financieros cumplan con las NIIF, la auditoría bajo el marco de las NIIF se enfoca en verificar la presentación justa y correcta de los estados financieros. El alcance y la aplicación de las NIIF son amplios y diversos, lo que refleja su objetivo de proporcionar un marco contable globalmente aceptado que promueva la transparencia y la comparabilidad en la presentación de informes financieros. Su adopción y aplicación son fundamentales para

la coherencia y la calidad de la información financiera en un mundo cada vez más interconectado.

Según Espinoza (2020), las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) han transformado la forma en que las empresas presentan sus informes financieros en todo el mundo. Los beneficios de las NIIF son significativos y se extienden a empresas, inversores, prestamistas y la comunidad financiera en general. Entre los beneficios clave de las NIIF:

- **Transparencia Mejorada:** uno de los beneficios más destacados de las NIIF es la transparencia mejorada en la presentación de informes financieros. Las empresas deben revelar información completa y precisa sobre sus operaciones, lo que brinda a los usuarios una visión clara de su desempeño financiero.
- **Comparabilidad Internacional:** Las NIIF permiten la comparabilidad de estados financieros entre empresas y países, los inversores y prestamistas pueden analizar y comparar fácilmente el desempeño financiero de empresas de diferentes regiones.
- **Acceso a los Mercados Globales:** La adopción de las NIIF facilita el acceso a los mercados globales de capital, las empresas que cumplen con las NIIF son más atractivas para inversores y prestamistas internacionales.
- **Toma de Decisiones Informada:** Los inversores y otros usuarios de estados financieros pueden tomar decisiones más informadas y fundamentadas. La información financiera transparente y comparable reduce la incertidumbre y el riesgo en la toma de decisiones.
- **Reducción de Riesgos Financieros:** Las NIIF requieren la revelación de riesgos financieros y contingencias, lo que ayuda a los inversores a evaluar y gestionar mejor los riesgos. Las empresas también pueden identificar y abordar de manera proactiva riesgos financieros potenciales.
- **Mayor Confianza en los Mercados Financieros:** La aplicación de las NIIF mejora la confianza en los mercados financieros. Los inversores y prestamistas pueden tener mayor seguridad en la precisión y la integridad de los estados financieros.
- **Evaluación de Desempeño Empresarial:** Las NIIF permiten una evaluación más precisa del desempeño financiero de una empresa a lo largo del tiempo. Es decir, los indicadores financieros estandarizados facilitan la identificación de tendencias y cambios significativos.

- Estímulo a la Inversión Extranjera Directa: La adopción de las NIIF puede estimular la inversión extranjera directa al proporcionar a los inversores internacionales una comprensión más clara del entorno empresarial local. Los beneficios de las NIIF son extensos y se reflejan en la calidad y la confiabilidad de la información financiera presentada por las empresas. Esta transparencia y comparabilidad mejoradas benefician a empresas, inversores y la comunidad financiera en general al promover un entorno más confiable y eficiente para la toma de decisiones financieras.

Estas normas en su marco conceptual define a un activo en su párrafo 4.3 como: “Un recurso económico presente controlado por la entidad como resultado de sucesos pasados.

4.4 Un recurso económico es un derecho que tiene el potencial de producir beneficios económicos.

4.5 Esta sección analiza tres aspectos de dichas definiciones:

- (a) Derechos
- (b) Potencial de producir beneficios económicos; y
- (c) Control”. (Marco Conceptual para la Información Financiera)

Al pasivo como: “Una obligación presente de la entidad de transferir un recurso económico como resultado de sucesos pasados.

Para que exista un pasivo, deben satisfacerse los tres criterios siguientes:

- (a) La entidad tiene una obligación;
- (b) La obligación es transferir un recurso económico; y
- (c) La obligación es una obligación presente que existe como resultado de sucesos pasado.” (Marco Conceptual para la Información Financiera)

Al Patrimonio lo define como:

“4.63 La parte residual de los activos de la entidad, una vez deducidos todos sus pasivos.

4.64 Los derechos sobre el patrimonio son derechos sobre la parte residual de los activos de la entidad, una vez deducidos todos sus pasivos. En otras palabras, son derechos frente a la entidad que no cumplen la definición de pasivo. Estos derechos pueden establecerse mediante contrato, legislación o instrumentos similares, e incluyen (en la medida en que no cumplen la definición de pasivo):

(a) acciones de varios tipos, emitidas por la entidad; y

(b) algunas obligaciones para la entidad de emitir otros derechos sobre el patrimonio.

4.65 Diferentes clases de derechos sobre el patrimonio, tales como acciones ordinarias y acciones preferentes, pueden conceder a sus tenedores derechos distintos, por ejemplo, derechos a recibir algunos o todos de los siguientes elementos de la entidad:

(a) dividendos, si la entidad decide pagar dividendos a tenedores que cumplan ciertas condiciones;

(b) el producto de satisfacer los derechos sobre el patrimonio, bien en su totalidad, en el momento de la liquidación, o en parte en otros momentos; o

(c) otros derechos sobre el patrimonio.

4.66 En ocasiones, los requerimientos legales, de regulación o de otro tipo afectan a componentes concretos del patrimonio, tal como al capital en acciones o a las ganancias acumuladas. Por ejemplo, algunos de estos requerimientos permiten que una entidad lleve a cabo distribuciones a los tenedores de derechos sobre el patrimonio solo si tiene suficientes reservas de aquellas que los requerimientos especifican que son distribuibles.

4.67 Las actividades de negocio son, a menudo, llevadas a cabo por entidades tales como empresas de propiedad individual, sociedades, fideicomisos o una variada gama de entidades propiedad del gobierno. Los marcos legales y de regulación de tales entidades son, a menudo, diferentes de los que se aplican a las entidades corporativas. Por ejemplo, puede haber algunas, o bien no haber, restricciones sobre la distribución a los tenedores de derechos sobre patrimonio de estas entidades. No obstante, la definición de patrimonio del párrafo 4.63 del Marco Conceptual se aplica a todas las entidades que informan.” (Marco Conceptual para la Información Financiera)

El capítulo 8 del marco conceptual nos habla del capital: “8.1 La mayoría de las entidades adoptan un concepto financiero del capital al preparar sus estados financieros.

Bajo esta concepción del capital, que se traduce en la consideración del dinero invertido o del poder adquisitivo invertido, capital es sinónimo de activos netos o patrimonio de la entidad. Si, por el contrario, se adopta un concepto físico del capital, que se traduce en la consideración de la capacidad productiva, el capital es la capacidad operativa de la entidad basada, por ejemplo, en el número de unidades producidas diariamente.

8.2 La selección del concepto apropiado del capital, por parte de una entidad, debe estar basada en las necesidades de los usuarios de los estados financieros. Por lo tanto, debe adoptarse una concepción financiera del capital si a los usuarios les interesa fundamentalmente el mantenimiento del capital nominal invertido o de la capacidad adquisitiva del capital invertido. Si, por el contrario, la preocupación principal de los usuarios es el mantenimiento de la capacidad productiva de la entidad, debe usarse la concepción física del capital. El concepto elegido indicará el objetivo que se espera obtener al determinar el resultado, incluso aunque puedan existir ciertas dificultades de medición al aplicar, en la práctica, el concepto elegido.

Conceptos de mantenimiento del capital y la determinación del resultado

Los conceptos de capital expuestos en el párrafo 8.1 dan lugar a los siguientes conceptos de mantenimiento del capital:

(a) Mantenimiento del capital financiero. Bajo este concepto se obtiene ganancia sólo si el importe financiero (o monetario) de los activos netos al final del periodo excede al importe financiero (o monetario) de los activos netos al principio ese periodo después de excluir las aportaciones de los propietarios y las distribuciones hechas a ellos en ese periodo. El mantenimiento del capital financiero puede ser medido en unidades monetarias nominales o en unidades de poder adquisitivo constante.

(b) Mantenimiento del capital físico. Bajo este concepto se obtiene ganancia sólo si la capacidad productiva en términos físicos (o capacidad operativa) de la entidad al final del periodo (o los recursos o fondos necesarios para conseguir esa capacidad) excede a la capacidad productiva en términos físicos al principio del periodo, después de excluir las aportaciones de los propietarios y las distribuciones hechas a ellos durante ese periodo.

8.4 El concepto de mantenimiento de capital se relaciona con la manera en que una entidad define el capital que quiere mantener. Proporciona la conexión entre los

conceptos de capital y los conceptos de ganancia, porque proporciona el punto de referencia para medir esta última; lo cual es un prerrequisito para distinguir entre lo que es rendimiento sobre el capital de una entidad y lo que es recuperación del capital; solo las entradas de activos que excedan las cantidades necesarias para mantener el capital pueden ser consideradas como ganancia, y por tanto como rendimiento del capital. Por ello, la ganancia es el importe residual que queda tras haber deducido de los ingresos los gastos (incluyendo, en su caso, los correspondientes ajustes para mantenimiento del capital). Si los gastos superan a los ingresos, el importe residual es una pérdida.

8.5 El concepto de mantenimiento del capital físico exige la adopción del costo corriente como base de la medición contable. Sin embargo, el concepto de mantenimiento del capital financiero no requiere la adopción de una base particular de medición. Bajo esta concepción, la selección de la base de medida depende del tipo de capital financiero que la entidad desee mantener.

8.6 La principal diferencia entre los dos conceptos de mantenimiento del capital es el tratamiento de los efectos de los cambios en los precios de los activos y pasivos de la entidad. En términos generales, una entidad ha mantenido su capital si posee un importe equivalente al principio y al final del periodo. Toda cantidad de capital por encima de la requerida para mantener el capital del principio del periodo es ganancia.” (Marco Conceptual para la Información Financiera)

2.3. Buenas prácticas contables

Las buenas prácticas contables desempeñan un papel fundamental en la presentación de informes financieros precisos y confiables. Estas prácticas se basan en estándares y principios reconocidos internacionalmente, y son esenciales para mantener la transparencia y la integridad en el ámbito contable (Iturriaga et al., 2019)

Según Sánchez (2021), exploran en detalle las buenas prácticas contables y su importancia:

- Cumplimiento de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF): La adopción y el cumplimiento de las NIIF son la base de las buenas prácticas contables a nivel global. Las empresas deben aplicar los estándares relevantes de manera coherente y transparente.

- Registros Precisos y Oportunos: las buenas prácticas contables requieren que las transacciones se registren de manera precisa y oportuna, los registros precisos son esenciales para generar estados financieros fiables.
- Revelación Completa y Clara: Las empresas deben revelar de manera completa y clara toda la información financiera relevante que incluye notas a los estados financieros que explican políticas contables, estimaciones y contingencias.
- Evaluación de Activos y Pasivos: Las empresas deben realizar evaluaciones periódicas y precisas de activos y pasivos, incluyendo la determinación del valor razonable y la valoración adecuada es esencial para reflejar con precisión la situación financiera de la empresa.
- Conservadurismo Prudente: Las buenas prácticas contables promueven el conservadurismo prudente al realizar estimaciones y reconocer ingresos y gastos, esto implica ser cauteloso al anticipar pérdidas y reconocer ingresos solo cuando sean realizables.
- Segregación de Deberes: Para evitar conflictos de interés y reducir el riesgo de fraude, se debe mantener una segregación adecuada de deberes en los procesos contables, esto incluye la separación de las responsabilidades de registro, autorización y reconciliación.
- Auditoría Independiente: Las empresas deben someterse a auditorías independientes regulares por parte de firmas de auditoría externa, la auditoría verifica el cumplimiento de las normas y principios contables y la integridad de los estados financieros.
- Cumplimiento Regulatorio: Las buenas prácticas contables también incluyen el cumplimiento de regulaciones y requisitos legales aplicables en el país y la industria, esto garantiza la legalidad y la responsabilidad en la presentación de informes financieros.
- Formación y Desarrollo Continuo: Las empresas deben invertir en la formación y el desarrollo continuo de su personal contable y financiero, esto asegura que el equipo esté al tanto de los últimos cambios en las NIIF y las mejores prácticas.
- Las buenas prácticas contables son esenciales para garantizar la calidad y la integridad en la presentación de informes financieros. Siguiendo estas prácticas, las empresas pueden mantener la confianza de inversores, prestamistas y otras partes

interesadas, y contribuir al buen funcionamiento de los mercados financieros globales.

Robson & Ezzamel (2022) concluyeron que Identificamos tres características vinculadas de los campos culturales de las prácticas contables: los sitios dispersos de la producción cultural de la contabilidad; las lógicas diversas, cambiantes e híbridadas; y el papel de árbitros de los gustos y portadores de las mejores prácticas.

En Asia, Rahman et al. (2015) Las mejores prácticas de contabilidad de gestión son importantes en los factores críticos de éxito para garantizar la supervivencia y la competitividad de la organización, proporcionan información financiera y no financiera relevante en diferentes niveles para tomar decisiones informadas. Las organizaciones del sector privado continúan aplicando tecnologías de contabilidad gerencial más sofisticadas para respaldar sus estructuras y actividades complejas. Tales prácticas se han considerado como medios para permitir que las organizaciones creen valor a largo plazo que surge de un excelente desempeño organizacional. Numerosos reclamos alegando que la contabilidad gerencial había perdido un poco su relevancia ya que no brindaba el apoyo adecuado a los gerentes que enfrentaban intensos desafíos dentro de la economía mundial competitiva que se caracterizaba por la globalización y el rápido avance tecnológico. En esencia, la contabilidad de gestión se puede considerar como "gobierno en la fuente" que apoya a las organizaciones a través de la provisión de información contable.

Así también, Rahman et al. (2015) concluyó que las buenas prácticas en la gestión contable y la contabilización no solo contribuiría al éxito de la empresa, sino también al desarrollo de la nación en los países en desarrollo. la medición de la innovación y las mejores prácticas se relacionan positivamente entre sí para mejorar el desempeño de la organización. El estudio sugiere que tanto los académicos como los profesionales deberían centrarse en el desarrollo de nuevos métodos y prácticas para describir y analizar una mayor comprensión de los problemas de medición relacionados con la innovación y las mejores prácticas, a fin de desarrollar mejor el aspecto de la innovación y las mejores prácticas hacia la sostenibilidad. Este esfuerzo no solo contribuiría al éxito de la empresa, sino también al desarrollo de la nación en los países en desarrollo.

En Austria, Cerar et al. (2022) concluyó que algunas subsidiarias utilizan prácticas comunes de contabilización del país de origen de la multinacional; lo hacen en mayor medida cuando

se compromete recursos organizacionales para las plantas, como procedimientos escritos codificados y capacitaciones.

En Norteamérica, Willis et al. (2022) concluyó que dar cuenta adecuadamente de la heterogeneidad es esencial para el análisis económico y los análisis en los que su consideración a corto plazo da como resultado decisiones subóptimas. Al sintetizar la literatura y las pautas existentes y adaptarlas al entorno de los EE. UU., un marco más amplio que incluya la heterogeneidad puede mejorar los análisis económicos.

A nivel nacional, Córdova Tello et al. (2017) evidenció el impacto positivo y significativo por parte de las buenas prácticas contables sobre la generación de valor financiero. (Romero-Carazar)

2.4 Fortalecimiento de capital

El fortalecimiento de capital es un concepto fundamental en la contabilidad y la gestión financiera empresarial que se refiere a las estrategias y acciones emprendidas por una empresa para aumentar su base de capital. El capital, en este contexto, se compone de los recursos financieros que una empresa utiliza para respaldar sus operaciones, crecimiento y solvencia. En este sentido, el capital de una empresa se compone de varios elementos, como el capital social (acciones emitidas), las utilidades retenidas (ganancias acumuladas), las reservas y los fondos adicionales que puede haber acumulado a lo largo del tiempo, este capital es esencial para respaldar las operaciones diarias y las inversiones a largo plazo de la empresa (Albisetti, Finanza empresarial: Estrategia, mercados y negocios estructurados, 2018).

Para Chura (2019), las razones para el Fortalecimiento de Capital se basan en que las empresas pueden emprender acciones de fortalecimiento de capital por varias razones, entre ellas:

- Cumplir con requisitos regulatorios: Algunas industrias y jurisdicciones exigen que las empresas mantengan un nivel mínimo de capital para garantizar su solvencia y estabilidad financiera.
- Facilitar el crecimiento: El capital adicional puede financiar la expansión, la adquisición de activos o la entrada en nuevos mercados.

- Reducción de riesgos: Un capital sólido puede ayudar a una empresa a absorber pérdidas inesperadas, reduciendo así el riesgo de insolvencia.
- Mejora de la calificación crediticia: Un capital más sólido puede resultar en una mejor calificación crediticia, lo que reduce los costos de financiamiento.

Dentro de las Estrategias de Fortalecimiento de Capital pueden variar y pueden incluir: emisión de acciones adicionales, una empresa puede emitir nuevas acciones y venderlas a inversores para aumentar el capital social; retención de utilidades, retención de ganancias y su reinversión en la empresa es una forma común de acumular capital; aumento de deuda, a través de préstamos o la emisión de bonos, la empresa puede obtener financiamiento adicional; venta de activos no esenciales que no son esenciales para las operaciones principales de la empresa puede generar ingresos para fortalecer el capital, las fusiones que puede aumentar tanto el capital como la escala de operaciones (Quispe Tacuri, 2020)

La evaluación de la necesidad de Fortalecimiento de Capital debe evaluar periódicamente su posición de capital para determinar si es adecuada para respaldar sus operaciones y cumplir con los requisitos regulatorios, esto implica calcular ratios de capital y considerar factores como el riesgo y la volatilidad de las operaciones. A su vez, el impacto en la gestión de riesgos involucra el fortalecimiento de capital es esencial para la gestión de riesgos financieros, un capital sólido permite a la empresa absorber pérdidas inesperadas y mitigar riesgos (Albisetti, 2018).

En resumen, el fortalecimiento de capital es una estrategia crítica en la gestión financiera empresarial que garantiza que las empresas tengan una base financiera sólida para respaldar sus operaciones y objetivos a largo plazo. La comprensión de este concepto es esencial para los líderes empresariales, los inversores y los profesionales financieros a medida que abordan los desafíos y las oportunidades en el mundo empresarial.

2.5 Acumulación de reservas en las cuentas patrimoniales

La acumulación de reservas es una práctica contable fundamental que implica retener una porción de las utilidades generadas por una empresa y asignarlas a cuentas específicas dentro del patrimonio. Es decir, se refiere a la práctica de retener una parte de las ganancias

generadas por una empresa en lugar de distribuirlas como dividendos a los accionistas (De La Cruz Apolinario y Flores Aquino, 2017).

Macancela (Macancela Avendaño, 2020) La acumulación de reservas se lleva a cabo por varias razones, incluyendo:

- **Financiamiento de Futuros Proyectos:** Las ganancias acumuladas pueden utilizarse para financiar proyectos de inversión o expansión.
- **Estabilidad Financiera:** Las reservas proporcionan un colchón financiero que ayuda a la empresa a enfrentar pérdidas inesperadas o desafíos financieros.
- **Cumplimiento Regulatorio:** En muchos países, existen requisitos legales para mantener ciertas reservas para garantizar la estabilidad financiera.
- **Distribución de Dividendos:** Las reservas permiten a la empresa mantener un historial constante de pagos de dividendos, lo que puede atraer a inversores y mantener la confianza del mercado.

El proceso de acumulación de reservas implica registrar las ganancias retenidas en cuentas patrimoniales específicas en el balance general, estas reservas se acumulan con el tiempo a medida que la empresa genera utilidades. Es por ello por lo que, las reservas son esenciales para fortalecer la solidez financiera de una empresa, ya que proporcionan una fuente de financiamiento interna para futuras inversiones y contingencias, también ayudan a la empresa a cumplir con los requisitos regulatorios y a mantener la confianza de inversores y acreedores (Sánchez P. , 2021).

CAPÍTULO III

INVESTIGACIÓN APLICADA A EMPRESAS RELACIONADAS AL SECTOR AERONÁUTICO ECUATORIANO

3.1. Introducción al sector

La industria aeronáutica se ocupa de crear, operar y cuidar las aeronaves, así como de gestionar y mejorar los aeropuertos y los sistemas de navegación aérea, se llama sector aeronáutico. Este sector incluye una variedad de actividades, desde la fabricación de aviones comerciales y militares hasta la producción de componentes y sistemas aeroespaciales de última generación.

La industria aeronáutica juega un papel esencial en la conectividad global, al facilitar el transporte de personas y bienes a larga distancia de forma eficaz y segura. Asimismo, estimula la innovación tecnológica en áreas como la propulsión, materiales avanzados, aviónica y sistemas de control, aportando considerablemente al progreso tecnológico en general.

El sector aeronáutico también tiene una influencia económica y laboral importante en muchos países del mundo, creando empleos en áreas que abarcan desde la ingeniería y la fabricación hasta la gestión de aeropuertos y servicios de mantenimiento. Además, impulsa la cooperación internacional en proyectos de gran envergadura e incentiva la inversión en investigación y desarrollo.

3.2. Análisis de cálculo de reservas

El cálculo de reservas se puede realizar de 2 métodos uno a favor de los accionistas y otro a favor de la empresa. La utilización de cada uno de estos métodos depende netamente de los accionistas de la empresa.

3.2.1. Método a favor de la empresa

Este método se basa en calcular un solo subtotal a partir de la utilidad neta y a partir de este ir calculando las distintas reservas. Dando como resultado un fortalecimiento de capital.

Para el siguiente ejemplo: La empresa Aviación S.A en cuyos estatutos se establece que se reservara el 7% de las utilidades netas por concepto de reserva estatutaria , además la junta general de accionistas determino que se reservara un 5 % de las utilidades por concepto de reserva facultativa.

Tabla 2 Ejemplo 1.

Ventas	1.860.000,00
(-) Costo de Ventas	698.000,00
(=) Utilidad Bruta	1.162.000,00
(-) Gastos de Operación	241.000,00
(-) Gastos de Administración	110.000,00
(=) Utilidad de Operación	811.000,00
(-) Gastos financieros	600,00
(-) Otros gastos	1.800,00
(=) Utilidad antes de impuestos	808.600,00
(-) 15% Participación Trabajadores	121.290,00
(-) 25% Impuesto a la renta	202.150,00
(=) Utilidad Neta	485.160,00
(-) 10% Reserva Legal	48.516,00
(-) 7% Reserva Estatutaria	33.961,20
(-) 5% Reserva facultativa	24.258,00
	378.424,80

Nota: esta tabla muestra el método a favor de la empresa.

3.2.2. Método a favor de los Socios

Este método se basa en calcular subtotales partir de la utilidad neta luego del cálculo de cada reserva, teniendo como fin un mayor valor de utilidad para repartir entre los socios.

Para el siguiente ejemplo: La empresa Aviación S.A en cuyos estatutos se establece que se reservara el 7% de las utilidades netas por concepto de reserva estatutaria , además la junta general de accionistas determino que se reservara un 5 % de las utilidades por concepto de reserva facultativa.

Tabla 3 Ejemplo 2.

Ventas	1.860.000,00
(-) Costo de Ventas	698.000,00
(=) Utilidad Bruta	1.162.000,00
(-) Gastos de Operación	241.000,00
(-) Gastos de Administración	110.000,00
(=) Utilidad de Operación	811.000,00
(-) Gastos financieros	600,00
(-) Otros gastos	1.800,00
(=) Utilidad antes de impuestos	808.600,00
(-) 15% Participación Trabajadores	121.290,00
(-) 25% Impuesto a la renta	202.150,00
(=) Utilidad Neta	485.160,00
(-) 10% Reserva Legal	48.516,00
(=) Utilidad luego de reserva legal	436.644,00
(-) 7% Reserva Estatutaria	30.565,08
(=) Utilidad luego de reserva facultativa	406.078,92
(-) 5% Reserva facultativa	20.303,95
	385.774,97

Nota: esta tabla muestra el método a favor de los accionistas.

3.4. Lista de empresas del sector y empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano

Además de la presencia esencial de aerolíneas y aeropuertos, se hace imprescindible la colaboración y participación de diversas empresas de apoyo. Estas entidades desempeñan un papel crucial para garantizar el correcto desarrollo de las operaciones aéreas y contribuyen al óptimo desempeño de toda la industria.

Entre las empresas de apoyo clave se encuentran aquellas dedicadas al catering aéreo, asegurando la provisión de alimentos y bebidas de calidad para los pasajeros y la tripulación. Asimismo, los servicios de mantenimiento son esenciales para asegurar la operatividad y seguridad de las aeronaves, llevando a cabo inspecciones, reparaciones y actualizaciones necesarias.

La seguridad, otro aspecto fundamental, involucra a empresas especializadas que colaboran en la implementación y supervisión de protocolos y sistemas para garantizar la integridad de los vuelos y la protección de los pasajeros y la carga. Las gasolineras juegan un papel vital al proporcionar el combustible necesario para la operación de las aeronaves.

Además, el sector se beneficia de la presencia de tiendas ubicadas en los aeropuertos, ofreciendo productos variados a los viajeros y generando una experiencia más completa durante su tránsito. Por último, las empresas dedicadas al almacenamiento de carga desempeñan un rol crucial en la logística, facilitando el flujo eficiente de bienes y mercancías a través de la red aérea.

En el siguiente listado se detallan todas las empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano constituidas como compañías en el Ecuador, destacando su diversidad y la interconexión de servicios que hacen posible el funcionamiento integral y sin contratiempos de la industria aeronáutica.

Tabla 4. Listado empresas

Nº	Nombre de la Empresa	Tipo de compañía	Actividad
1	Avianca - Ecuador S.A.	Anónima	Transporte aéreo de pasajeros con itinerarios y horarios establecidos
2	Latam-airlines Ecuador S.A.	Anónima	Transporte aéreo de pasajeros con itinerarios y horarios establecidos
3	Equator Air Eqair S.A.	Anónima	Transporte aéreo de pasajeros, animales o carga: explotación de instalaciones terminales, como terminales aéreas, etc.
4	Equinoxair S.A.S.	Sociedad Acciones Simplificadas	por Transporte aéreo de pasajeros con itinerarios y horarios establecidos
5	Aerolínea-Condor-ecuatoriano-ECUACONDOR S.A.	Anónima	Transporte aéreo de pasajeros con itinerarios y horarios establecidos
6	Avioandes S.A.	Anónima	Alquiler de equipo de transporte aéreo con operadores para el transporte de carga.

N°	Nombre de la Empresa	Tipo de compañía	Actividad
7	Servicio Aéreo Regional Regair Cia. Ltda.	Responsabilidad limitada	Alquiler de equipo de transporte aéreo con operadores para el transporte de carga.
8	Servicios WFSE ecuador C.L.	Responsabilidad limitada	Venta al por mayor de combustibles líquidos nafta, gasolina, biocombustible incluye grasas, lubricantes y aceites, gases licuados de petróleo, butano y propano.
9	Corporación Quiport S. A	Anónima	Suscribir el contrato de concesión para la construcción, administración, operación, mantenimiento del aeropuerto internacional de la ciudad de Quito; sus vías de acceso.
10	Quito Airport Management Ecuador Quiama Ecuador S.A.	Anónima	La administración, operación, mantenimiento del Aeropuerto Internacional de la ciudad de Quito, sus vías de acceso, y sus servicios complementarios, administrar y operar la zona franca ubicada en el área geográfica en la que se encuentra ubicado el nuevo aeropuerto...
11	Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (TAGSA)	Anónima	Actividades relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros, animales o carga: explotación de instalaciones terminales, como terminales aéreas, etc. Actividades aeroportuarias y de control de tráfico aéreo. Actividades de servicio en tierra realizadas en aeropuertos, etcétera.
12	Attenza DF Ecuador S.A.S.	Sociedad Acciones Simplificadas	por La realización del destino especial aduanero denominado almacén libre, para el almacenamiento y venta de mercancías nacionales o extranjeras a pasajeros que salgan del país o que ingresen del extranjero, en puertos y aeropuertos internacionales, sin el pago de tributos al comercio exterior.
13	Dfecuador S.A.	Anónima	Venta al por mayor de diversos productos sin especialización.

Nº	Nombre de la Empresa	Tipo de compañía	Actividad
14	Meramexair S.A.	Anónima	Importación, exportación, comercialización, representación, producción, promoción y distribución de todo tipo de bebidas y alimentos semi y/ o totalmente elaborados.
15	Talma ecuador servicios aeroportuarios S.A.	Anónima	La compañía tendrá como objeto social el siguiente: a) consolidación y despacho de carga aérea y/o marítima y/o terrestre de otros países hacia el ecuador o viceversa, así como prestar el servicio de recepción, paletización, refrigeración y almacenamiento temporal de cargas, sean perecibles o secas.
16	Longport ecuador LTDA	CIA. Responsabilidad limitada	Prestación de servicios de prevención del delito, vigilancia y seguridad a favor de personas naturales y jurídicas, instalaciones y bienes; depósito, custodia y transporte de valores.
17	Gategourmet del ecuador CIA. LTDA.	Responsabilidad limitada	La compra, procesamiento, comercialización, distribución, importación, exportación, servicio a bordo, entrega y expendió de alimentos preparados, comestibles, bebidas alcohólicas y no alcohólicas en aviones y en lugares ubicados dentro y fuera de aeródromos y aeropuertos del Ecuador.
18	Goodart CIA. LTDA.	Responsabilidad limitada	La confección, comercialización, exportación e importación de joyas y artesanías en general, importación y exportación de maquinaria, materia prima, herramientas, insumos y demás artículos para joyería y artesanías en general.

Nº	Nombre de la Empresa	Tipo de compañía	Actividad
19	Pertraly S.A.	Anónima	Alquiler de equipo de transporte aéreo con operadores para el transporte de carga.
20	Servipallet S.A.	Anónima	Actividades relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros, animales o carga: explotación de instalaciones terminales, como terminales aéreas, etc. actividades aeroportuarias y de control de tráfico aéreo.
21	Novacargo S.A.	Anónima	Actividades relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros, animales o carga: explotación de instalaciones terminales, como terminales aéreas, etc. actividades aeroportuarias y de control de tráfico aéreo.
22	Aronem Air Cargo S.A.	Anónima	Transporte aéreo de carga internacional, de correos desde y hacia el país.
23	Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center	Anónima	Actividades logísticas de comercio exterior, almacenamiento de mercancías, depósito de mercancías, consolidación de carga y servicios especializados de carga.
24	Samafe servicios S.A.	Anónima	Actividades relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros, animales o carga: explotación de instalaciones terminales, como terminales aéreas, etc. actividades aeroportuarias y de control de tráfico aéreo. actividades de servicio en tierra realizadas en aeropuertos

N°	Nombre de la Empresa	Tipo de compañía	Actividad
25	Mantomain Cia. Ltda.	Responsabilidad limitada	Representación técnica y o legal de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras.

Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

3.4.1. Resumen tipos de compañías relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.

La Tabla 5 presenta una síntesis de los distintos tipos de empresas que integran este sector, lo que permite analizar el porcentaje de reservas que prevalece en la industria.

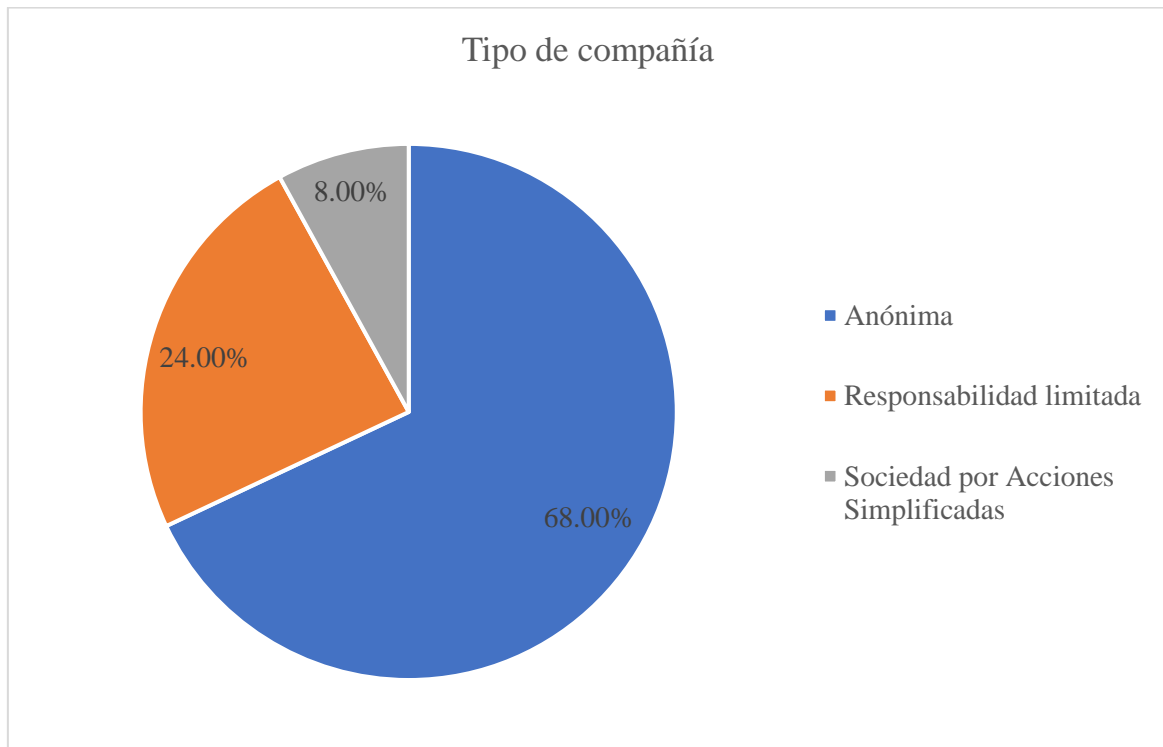
Tabla 5. Resumen tipo de empresas

Tipo de Compañía	%
Anónima	68,00%
Responsabilidad limitada	24,00%
Sociedad por Acciones Simplificadas	8,00%
Total general	100,00%

Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

A continuación se presenta de manera porcentual lo indicado en la tabla 5

Figura 2. Porcentaje De compañías.



Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

La Figura 2 representa porcentualmente las formas jurídicas por las cuales están constituidas las empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano a manera de resumen, por lo que se puede decir que el 68% de las empresas de todo este sector están constituidas como compañías anónimas en las cuales se encuentran 5 aerolíneas dedicadas al transporte de personas, 2 administradores de aeropuertos, 1 operador de aeropuerto, 1 empresa dedicada a alimentación al pasajero (no catering), 1 empresa de DUTTY FREE, 1 empresa dedicada a brindar logística para aerolíneas, 4 paletizadoras que son empresas dedicadas a colocar mercancías sobre palés o plataformas para facilitar su manipulación, transporte y almacenamiento, 1 de logística de comercio exterior, 1 de mantenimiento de aeronaves. La alta proporción del 68,00% sugiere una presencia significativa de entidades con esta estructura, indicando posiblemente una preferencia por la transparencia y la participación de accionistas.

El 24% de las empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano están constituidas como Compañías de responsabilidad limitada las cuales son 1 aerolínea dedicada al transporte de personas, 1 empresa de combustible, 1 empresa de seguridad, 2

empresas de catering y 1 empresa de mantenimiento de aeronaves. La proporción del 24,00% refleja una presencia sustancial de compañías que optan por esta forma de organización, posiblemente debido a la flexibilidad operativa combinada con una menor exposición personal de los propietarios.

Finalmente, la presencia del 8,00% de Sociedades por Acciones Simplificadas sugiere una inclusión significativa de empresas que han optado por una estructura más flexible y simplificada en términos de requisitos y formalidades, el 8 % está constituido por Sociedades por Acciones Simplificadas las cuales son: 1 aerolínea dedicada al transporte de personas y 1 empresa de DUTTY FREE.

La suma total del 100,00% un total de 25 empresas enfatiza la exhaustividad del análisis y asegura que se han considerado todas las formas de jurídicas que existen en las compañías. Esta cifra totaliza la participación de cada tipo de compañía, proporcionando una visión completa de la distribución del panorama empresarial en la industria en cuestión.

3.5. Lista de empresa y porcentaje según la ley para reserva legal de empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.

La Tabla 6 constituye un instrumento informativo crucial al proporcionar un desglose pormenorizado de los porcentajes de reserva que cada empresa está obligada a mantener, según las especificaciones contempladas en la legislación de compañías vigente en Ecuador. Este conjunto de directrices regulatorias no solo cumple con el propósito de establecer parámetros financieros, sino que también refleja la intención de fomentar la estabilidad económica y la responsabilidad empresarial en el contexto local.

Tabla 6. Compañías y % de reserva

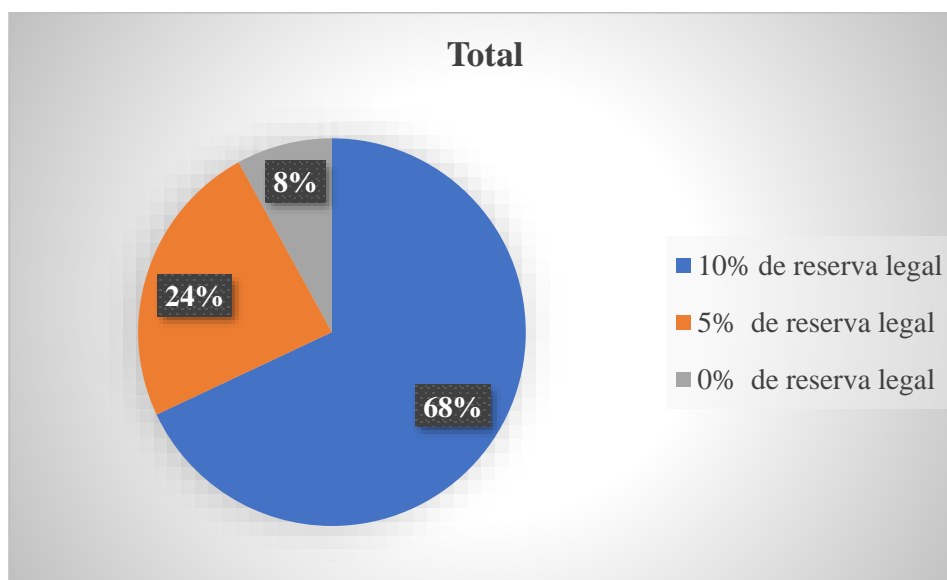
N°	Nombre de la Empresa	RUC	Tipo de compañía	% DE RESERVA
1	Avianca - Ecuador S.A.	1790727203001	Anónima	10%
2	Latam-airlines Ecuador S.A.	1791807154001	Anónima	10%
3	Equator Air Eqair S.A.	0591745352001	Anónima	10%

N°	Nombre de la Empresa	RUC	Tipo de compañía	% DE RESERVA
4	Equinoxair S.A.S.	1793094260001	Sociedad por Acciones Simplificadas	0%
5	Aerolínea-Condor-ecuatoriano-ECUACONDOR S.A.	1792832187001	Anónima	10%
6	Avioandes S.A.	1792115213001	Anónima	10%
7	Servicio Aéreo Regional Regair Cia. Ltda.	1791287223001	Responsabilidad limitada	5%
8	Servicios WFSE ecuador C.L.	1792237408001	Responsabilidad limitada	5%
9	Corporación Quiport S. A	1791844416001	Anónima	10%
10	Quito Airport Management Ecuador Quiama Ecuador S.A.	1791846087001	Anónima	10%
11	Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (TAGSA)	0992336757001	Anónima	10%
12	Attenza DF Ecuador S.A.S.	1792378125001	Sociedad por Acciones Simplificadas	0%
13	Dfecuador S.A.	0992364955001	Anónima	10%
14	Meramexair S.A.	17923797760011	Anónima	10%
15	Talma ecuador servicios aeroportuarios S.A.	1791807162001	Anónima	10%
16	Longport ecuador CIA. LTDA	1791728483001	Responsabilidad limitada	5%

Nº	Nombre de la Empresa	RUC	Tipo de compañía	% DE RESERVA
17	Gategourmet del ecuador CIA. LTDA.	1791411986001	Responsabilidad limitada	5%
18	Goodart CIA. LTDA.	0190169685001	Responsabilidad limitada	5%
19	Pertraly S.A.	1791807820001	Anónima	10%
20	Servipallet S.A.	1791768183001	Anónima	10%
21	Novacargo S.A.	1791997948001	Anónima	10%
22	Aronem Air Cargo S.A.	1791293479001	Anónima	10%
23	Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center	1792382084001	Anónima	10%
24	Samafe servicios S.A.	1691718065001	Anónima	10%
25	Mantomain Cia. Ltda.	1791311841001	Responsabilidad limitada	5%

Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

Figura 3. Porcentaje de Reservas según tipo de compañía.



Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

Según la información recopilada en la Tabla 6 resumida con la Figura 3, se puede señalar que un 68% de las empresas vinculadas al sector aeronáutico privado en Ecuador están sujetas a la obligación de constituir reservas equivalentes al 10% de su utilidad neta debido a que son compañías anónimas, de acuerdo con lo estipulado en el artículo correspondiente de la Ley de Compañías del Ecuador.

Por otro lado, un 24% de las empresas en este sector tienen la responsabilidad de reservar el 5% de su utilidad neta debido a que son compañías de responsabilidad limitada, conforme a lo dispuesto en el artículo pertinente de la Ley de Compañías del Ecuador.

Cabe destacar que un 8% restante pertenece a las empresas constituidas bajo la forma legal de Sociedades por Acciones Simplificadas (S.A.S.). Según lo establecido en la ley de compañías del Ecuador, estas empresas no tienen la obligación de destinar un porcentaje específico de sus utilidades como reservas legales, en consonancia con el artículo correspondiente de la legislación ecuatoriana.

3.6. Lista de empresa Utilidad/Perdida año 2022 de empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.

La Tabla 7 muestra los valores obtenidos de los estados de resultados integral de cada compañía, los cuales fueron obtenidos de la página de la Superintendencia de Compañías y Seguros. Esta tabla es un instrumento informativo crucial que proporciona información detallada sobre los resultados financieros de las empresas en el sector aeronáutico privado en Ecuador. La información contenida en esta tabla es valiosa para los inversores y gerentes que buscan evaluar el desempeño financiero de las empresas en el sector.

Tabla 7. Compañías con Utilidad/Perdida 2022

Nombre de la Empresa	RUC	UTILIDAD 2022	VALOR DE LA UTILIDAD
Avianca - Ecuador S.A.	1790727203001	NO	-8.499.010,24

Nombre de la Empresa	RUC	UTILIDAD 2022	VALOR DE LA UTILIDAD
Latam-airlines Ecuador S.A.	1791807154001	SI	1.519.137,98
Equator Air Eqair S.A.	0591745352001	N/D	N/D
Equinoxair S.A.S.	1793094260001	NO	-17.167.402,30
Aerolínea-Condor- ecuatoriano- ECUACONDOR S.A.	1792832187001	NO	-26.538,71
Avioandes S.A.	1792115213001	SI	61.303,78
Servicio Aéreo Regional Regair Cia. Ltda.	1791287223001	SI	30.541,99
Servicios WFSE ecuador C.L.	1792237408001	NO	-331.148,62
Corporación Quiport S. A Quito Airport Management Ecuador Quiama Ecuador S.A.	1791844416001	SI	36.240.053,84
Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (TAGSA)	0992336757001	SI	20.307.970,16
Attenza DF Ecuador S.A.S.	1792378125001	NO	-1.376.438,20
Dfecuador S.A.	0992364955001	SI	438.665,39
Meramexair S.A.	17923797760011	SI	437.099,59
Talma ecuador servicios aeroportuarios S.A.	1791807162001	SI	1.961.406,04
Longport ecuador CIA. LTDA	1791728483001	SI	86.855,36
Gategourmet del ecuador CIA. LTDA.	1791411986001	SI	377.983,33
Goodart CIA. LTDA.	0190169685001	N/D	N/D

Nombre de la Empresa	RUC	UTILIDAD 2022	VALOR DE LA UTILIDAD
Pertraly S.A.	1791807820001	SI	562.556,83
Servipallet S.A.	1791768183001	SI	598.935,00
Novacargo S.A.	1791997948001	SI	1.326.767,35
Aronem Air Cargo S.A.	1791293479001	SI	1.003.583,19
Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center	1792382084001	SI	2.733.767,44
Samafe servicios S.A.	1691718065001	SI	18.286,84
Mantomain Cia. Ltda.	1791311841001	SI	49.116,50

Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

3.6.1. Resumen de utilidad o perdida de empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.

La tabla 8 sintetiza la información de la tabla 7 ayudando a identificar la cantidad de empresas que generaron utilidad en el periodo 2022, ya que la generación de utilidad es el punto de partida para poder generar el cálculo de reserva legal

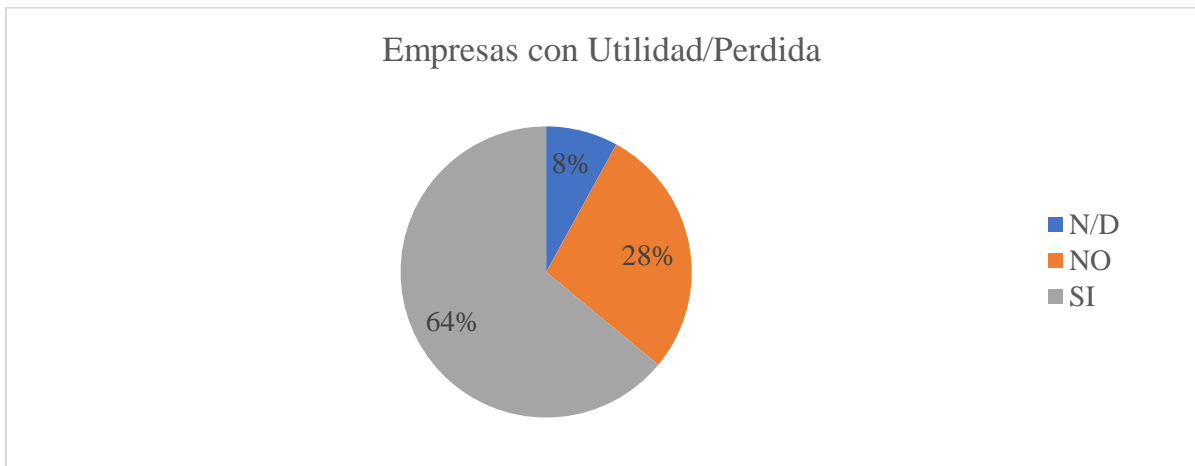
Tabla 8. Resumen Utilidad /Perdida

Utilidad	Recuento de empresas
N/D	2
NO	7
SI	16
Total	25

Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

A continuación se presenta de manera porcentual lo indicado en la tabla 8.

Figura 4. Porcentaje Empresas con utilidad o perdida 2022



Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

Con base en la figura 4 el análisis efectuado, se observa que del 64% de compañías reportaron beneficios en el transcurso del año 2022. Entre estas, resaltan Corporación Quiport S.A., Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (TAGSA), y Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center, todas ellas con ganancias superiores a los 2 millones de dólares.

En contraste, del 28% de compañías experimentaron pérdidas durante el mismo periodo, siendo Equinoxair S.A.S. y Avianca - Ecuador S.A. las más impactadas, con pérdidas que superan los 5 millones de dólares¹. Es imperativo subrayar que estas siete entidades quedan excluidas de contribuir a la reserva legal, ya que esta exigencia está condicionada a la generación de utilidades.

Equator Air Eqair S.A. y Goodart CIA. LTDA. son dos empresas para las cuales no se dispone de información actualizada en la página de la Superintendencia de Compañías, por lo que quedan fuera del alcance del análisis subsiguiente.

3.5. Análisis del capital de las empresas versus la reserva legal acumulada.

Analizar el valor del capital social versus el de la reserva acumulada para el año 2021 ayuda a determinar que empresas han cumplido con la normativa vigente.

Tabla 9. Capital social de compañías y reserva legal 2021

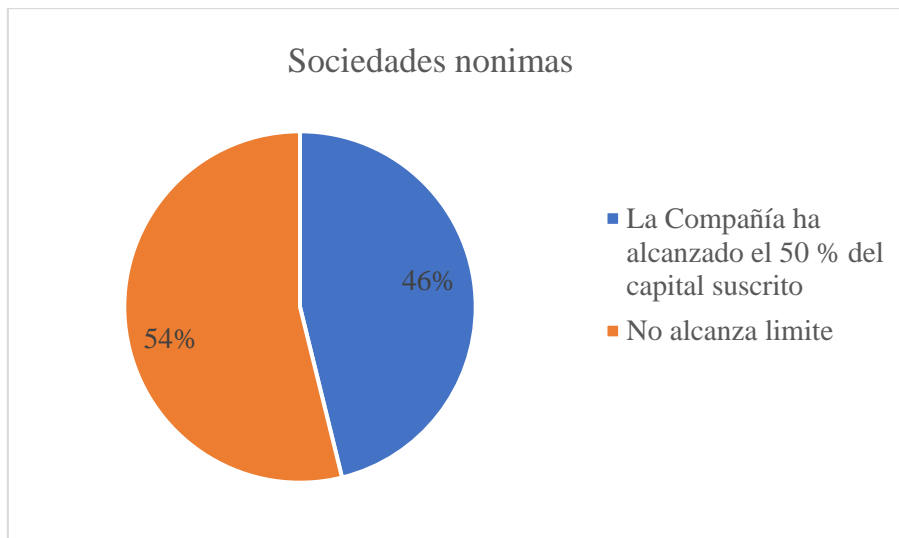
Nombre de la empresa	RUC	Valor capital social	Valor reserva legal 2021	Comentario sobre reserva legal
Latam-airlines Ecuador S.A.	1791807154001	31.000	-	No alcanza limite
Avioandes S.A.	1792115213001	868.000	87.242	No alcanza limite
Servicio Aéreo Regional Regair Cia. Ltda.	1791287223001	19.080	10.308	Alcanzo el mínimo 20% del capital
Corporación Quiport S.A	1791844416001	60.000	33.000	La Compañía ha alcanzado el 50 % del capital suscrito
Quito Airport Management Ecuador Quiama Ecuador S.A.	1791846087001	27.800	13.900	La Compañía ha alcanzado el 50 % del capital suscrito
Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (TAGSA)	0992336757001	18.000	9.000.000	La Compañía ha alcanzado el 50 % del capital suscrito
Dfcuador S.A.	0992364955001	132.807	132.807	No alcanza limite
Meramexair S.A.	17923797760011	4.598.248	-	No alcanza limite
Talma ecuador servicios aeroportuarios S.A.	1791807162001	6.000.956	309.340	No alcanza limite
Servipallet S.A.	1791768183001	50.000	25.000	La Compañía ha alcanzado el 50 % del capital suscrito
Novacargo S.A.	1791997948001	250.000	125.000	La Compañía ha alcanzado el 50 % del capital suscrito
Aronem Air Cargo S.A.	1791293479001	40.000	20.000	La Compañía ha alcanzado el 50 % del capital suscrito
Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center	1792382084001	5.391.818	1.016.395	No alcanza limite
Samafe servicios S.A.	1691718065001	16.000	3.264	No alcanza limite

Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

La tabla 9 permitió segmentar las empresas que ya tiene reserva legal acumulada con respecto al máximo que determina la ley así como identificar las que aún no cumplen con el límite establecido y deben seguir calculando reserva legal.

3.5.1. Análisis de Compañías anónimas.

Figura 5. Porcentaje que Alcanzo o no el límite de reserva legal.



Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

Analizando la figura 5 el 46% de las sociedades anónimas no debieron calcular reserva legal en el año 2022 debido a que las mismas habían completado el 50% de su capital social tal como se establece en la ley.

Mientras que la única empresa constituida como compañía de responsabilidad limitada luego de la segmentación, ha alcanzado el mínimo establecido por la ley que es el 20% del capital social, y es por esto por lo que ya no está obligada a seguir reservando.

3.6. Lista de empresas que debían calcular Reserva legal

Tabla 10. Empresas Obligadas a calcular Reserva legal.

Nombre de la Empresa	RUC	COMENTARIO	RESERVA LEGAL 2022
Latam-airlines Ecuador S.A.	1791807154001	No alcanza limite	No calculó
Avioandes S.A.	1792115213001	No alcanza limite	No calculó
Dfecuador S.A.	0992364955001	No alcanza limite	No calculó
Meramexair S.A.	17923797760011	No alcanza limite	No calculó
Talma ecuador servicios aeroportuarios S.A.	1791807162001	No alcanza limite	SI
Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center	1792382084001	No alcanza limite	SI
Samafe servicios S.A.	1691718065001	No alcanza limite	SI

Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

En base a la tabla 10 se observa que 4 empresas no calcularon reserva legal en el periodo 2022, lo que indica un incumplimiento a la normativa vigente. Sin embargo en los estados financieros de Latam-airlines Ecuador S.A se indica que no generan reserva legal debido a las pérdidas generadas en años anteriores.

Por otro lado, 3 empresas: Talma Ecuador Servicios Aeroportuarios S.A., Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center y Samafe Servicios S.A, si calcularon reserva legal para el periodo 2022.

3.7. Análisis de cálculo de reserva legal

Tabla 11. Empresa que calcularon reserva legal.

Nombre de la Empresa	Reserva legal 2021	Reserva legal 2022	Variación Reserva Legal	Utilidad 2022	% A calcular	Reserva legal 2023 Calculada
Latam-airlines Ecuador S.A.	-	-	-	1.519.138	10%	151.914

Nombre de la Empresa	Reserva legal 2021	Reserva legal 2022	Variación Reserva Legal	Utilidad 2022	% A calcular	Reserva legal 2023 Calculada
Avioandes S.A.	87.242	87.242	-	61.304	10%	6.130
Dfecuador S.A.	132.807	132.807	-	438.665	10%	43.867
Meramexair S.A.	-	-	-	437.100	10%	43.710
Talma ecuador servicios aeroportuarios S.A.	309.340	404.809	95.469	1.961.406	10%	196.141
Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center	1.016.395	1.181.180	164.785	2.733.767	10%	273.377
Samafe servicios S.A.	3.264	7.914	4.650	18.287	10%	1.829

Nota: Obtenido de Superintendencia de Compañías elaborado por: Martin López

La tabla 11 nos indica un análisis, que toma en cuenta la variación de la reserva legal entre el año 2021 y el año 2022, contrastándola con el cálculo basado en la utilidad obtenida del mismo año y el porcentaje de reserva legal según la ley.

Lo que nos da como resultado que Latam-airlines Ecuador S.A., Avioandes S.A., Dfecuador S.A. y Meramexair S.A. no cumplen con lo establecido con la ley de compañías ya que habiendo generado utilidad en el periodo 2022 no realizan el cálculo de reserva legal que para estas compañías por ser anónimas corresponde al 10% de la utilidad.

En cambio para las empresas Talma Ecuador Servicios Aeroportuarios S.A., Tabacarcen S.A. Tababela Cargo Center y Samafe Servicios S.A. que si bien cumplen con calcular reserva legal habiendo generado utilidad, el cálculo es erróneo y no corresponde al 10% de la utilidad.

3.8. Análisis general de las empresas investigadas.

El análisis presentado a lo largo del capítulo 3 proporciona una visión de cómo está el sector en cuanto a reservas patrimoniales y los limitantes que se tienen para poder calcular reservas que en este sector en específico son las pérdidas generadas en el periodo. Lo cual delimito un segmento de empresas las cuales si generaron utilidad durante el periodo analizado.

Toda la información utilizada se obtuvo de la página de la superintendencia de compañías en la cual se descargaron los estados financieros de cada una de las empresas presentadas, toda esta información fue consolidada en las tablas presentadas anteriormente.

Las empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano están constituidas principalmente por compañías anónimas las cuales abarcan más del 50% de la población, así también se identificó que en gran cantidad las empresas alcanzaron el límite para reserva legal lo cual significa que un gran porcentaje del sector ha cumplido con la normativa vigente, sin embargo existe un pequeño número de empresas que no realizan el cálculo adecuado de la reserva legal.

Esta investigación ha permitido analizar si existen variaciones en el patrimonio de las compañías en lo relacionado a la reserva legal, así mismo nos ha permitido determinar y establecer los factores que afectan el cálculo de reservas patrimoniales.

Así mismo se ha podido analizar que las empresas no calculan la reserva legal aun cuando tiene la obligación de hacerlo con forme lo establece la Ley de Compañías del Ecuador.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. Conclusiones

En la culminación de este trabajo de titulación, es necesario destacar las conclusiones que emergen como resultado de una investigación y análisis. A lo largo de este proceso, se ha explorado a través de la revisión de los estados financieros como ha sido la gestión de las reservas patrimoniales en las empresas que tienen relación con el sector aeronáutico privado ecuatoriano.

- Se puede evidenciar que en gran porcentaje las empresas relacionadas al sector aeronáutico ecuatoriano no evidencian un cambio en las cuentas referentes a reservas patrimoniales ya que han alcanzado el límite permitido para esta cuenta.
- Uno de los factores identificados para el no cálculo de reserva es cuando al final del ejercicio fiscal las empresas generan pérdida en su estado de resultados.
- En el estudio de investigación realizado existieron compañías que realizaron el cálculo de la reserva legal para el periodo 2022 de manera errónea, sin aplicar los porcentajes establecidos por la ley, sin embargo, estas empresas citan la ley en las notas referentes a reserva legal.
- Existe un debilitamiento del patrimonio debido al mal cálculo de las reservas legales, como se evidencio en las empresas en las que se calcula un valor menor al que debió ser calculado, sin embargo, para las demás empresas relacionadas al sector aeronáutico ecuatoriano no se ve afectado porque han cumplido con el límite establecido.
- Las compañías anónimas ocupan un gran porcentaje de las empresas que tienen relación con el sector aeronáutico privado ecuatoriano.
- Las Sociedades por Acciones Simplificadas cumplen con lo establecido en la ley ya que no están obligados a realizar una reserva legal por lo tanto no la calculan.

4.1. Recomendaciones

Al llegar a la fase final de este trabajo de titulación, es importante prestar atención a las recomendaciones que surgieron como resultado de la investigación realizada. Durante este estudio sobre la gestión de las reservas patrimoniales en las empresas que tienen relación con el sector aeronáutico privado ecuatoriano, se identificaron áreas clave que requieren atención adicional o estrategias específicas para mejorar el panorama actual.

Las recomendaciones presentadas a continuación se basan en los hallazgos y resultados obtenidos durante el análisis detallado de las reservas patrimoniales en las empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano.

Estas sugerencias tienen como objetivo proporcionar orientación práctica y valiosa para profesionales, tomadores de decisiones y aquellos interesados en la temática abordada en este trabajo.

- Se recomienda a la Superintendencia de compañías socializar el porcentaje máximo de reserva legal con las compañías anónimas para que se siga cumpliendo con la normativa.
- Para las empresas relacionadas al sector aeronáutico privado ecuatoriano, se sugiere, aplicar de manera correcta la normativa vigente referente a reservas patrimoniales, así como darles un tratamiento correcto a las mismas.
- Sería beneficioso para el sector aeronáutico que se cuente con reservas legales en todas las empresas relacionadas a este ya que las reservas están creadas para afrontar adversidades a lo largo de la vida de las empresas.
- Es importante que las empresas que no han calculado su reserva legal consideren hacerlo para asegurar el cumplimiento normativo.
- Para las Sociedades por Acciones Simplificadas se recomienda seguir con el cumplimiento de la normativa, que si bien no las obliga al cálculo de reserva legal realizar una reserva para futuras contingencias.

Bibliografía

- Aguirre, M. (2019). *La guerra Ecuador-Perú y su memoria histórica, crónica de un excombatiente del Cenepa*. Universidad de San Andrés.
<http://repositorio.udesa.edu.ar/jspui/bitstream/10908/18656/2/%5BP%5D%5BW%5D%20T.M.%20Per%20Aguirre%20Andagoya%2C%20Mayra%20Alejandra.pdf>
- Albisetti, R. (2018). *Finanza empresarial: Estrategia, mercados y negocios estructurados*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=IB90DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA27&dq=El+fortalecimiento+de+capital+es+un+concepto+fundamental+en+la+contabilidad+y+la+gesti%C3%B3n+financiera+empresarial+que+se+refiere+a+las+estrategias+y+acciones+emprendidas+por+una+>
- Albisetti, R. (2018). *Finanza empresarial: Estrategia, mercados y negocios estructurados*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=IB90DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA27&dq=La+evaluaci%C3%B3n+de+la+necesidad+de+Fortalecimiento+de+Capital+debe+evaluar+peri%C3%B3dicamente+su+posici%C3%B3n+de+capital+para+determinar+si+es+adecuada+para+respaldar+sus+opera>
- AMADEUS. (2022). *Información no financiera*. Amadeus IT Group, S.A. y Sociedades Dependientes.
<https://corporate.amadeus.com/documents/es/investors/2022/gobierno-corporativo/informacion-no-financiera-2022.pdf>
- Arcos, C. (2022). *El sector aeronáutico en el Ecuador: afectación a la rentabilidad operativa de las aerolíneas comerciales que prestan servicios en la ciudad de Quito y perspectivas del impacto de la pandemia de la Covid-19*. PUCE:
<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/20344/TESIS%20-%20ARCOS%20MOROCHO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Arism, C. (2023). *DIAGNOSTICO DEL IMPACTO ECONOMICO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARITIMO - AEREO Y TRANSPORTE NACIONAL*

TERRESTRE EN COLOMBIA EN LA POSPANDEMIA. UNIVERSIDAD ECCI.
<https://repositorio.ecci.edu.co/handle/001/3463>

Asamblea Nacional del Ecuador. (1999). *Ley de Compañías*. República del Ecuador.

Barahona Sánchez, M. (2020). *Fondos de Empleados: Necesidades de Información Financiera y no financiera de sus asociados. Estudio de caso múltiple*. Universidad Nacional de Colombia.
<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/79008/1033758621.2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Belevan Tamayo, D. (2019). *La gestión de los activos fijos públicos tangibles en el marco de las mejoras de la administración pública: los casos de Nueva Zelanda y el Perú*. UP. <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/2596>

Carrera, M., Mera, R., Montilla, A., & Becerra, M. (2022). Algunas consideraciones sobre el impacto de Covid-19 en el transporte aéreo ecuatoriano. *Sinergia*, 13(1), 93-101.
<https://doi.org/https://www.revistas.utm.edu.ec/index.php/ECASinergia>

Casalvilla, A., & Garridos, Q. (2014). *Ciencia y un gran paso para la humanidad*. Cielo de Marte. <https://cab.inta-csic.es/wp-content/uploads/2020/12/CIENCIA-y-un-gran-paso-para-la-humanidad-optimized.pdf>

CEPAL. (2017). *Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política*. CEPAL:
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/3b1e7acc-2c7a-4968-9f5d-4c548cbf455f/content>

CEPAL. (2020). *COVID-19: Impactos inmediatos en el transporte aéreo y en el mediano plazo en la industria aeronáutica*. <https://www.cepal.org/es/notas/covid-19-impactos-inmediatos-transporte-aereo-mediano-plazo-la-industria-aeronautica>

Chavez Sanchez, E. (2021). *Sistema integrado de administración financiera y los estados financieros del Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú 2020*. Universidad César Vallejo.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56151/Chavez_SEB-SD.pdf?sequence=4&isAllowed=y

- Chura Cuba, S. (2019). *Análisis del financiamiento al sector productivo y su incidencia en el sector real de la economía boliviana: Caso sector industrial manufacturero (2006-2017)*. Análisis del financiamiento al sector productivo y su incidencia en el sector real de la economía boliviana: Caso sector industrial manufacturero (2006-2017) (Doctoral dissertation).
<https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/23493/T-2500.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Córdova Bajaña, J., & Vera Zambrano, E. (2020). *Análisis comparativo de la Balanza de Pagos: Cuenta Servicios – Transporte entre Ecuador y Brasil y su incidencia en el comercio internacional período 2010 – 2019*. ESPE.
<http://repositorio.espe.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/21000/23845/T-ESPE-044315.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- DAC. (2022). *Plan estratégico institucional*. Aviación Civil.
<https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/02/Plan-Estrategico-Institucional-dgac-2021-2025.pdf>
- De La Cruz Apolinario, Y., & Flores Aquino, P. (2017). *Contabilidad gerencial y su incidencia en las decisiones financieras de las empresas comerciales del régimen general localizadas en la ciudad de Huaraz, período 2016*. UNIVERSIDAD NACIONAL “SANTIAGO ANTUNEZ DE MAYOLO”.
https://repositorio.unasam.edu.pe/bitstream/handle/UNASAM/2855/T033_482583_07_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Duarte Lugo, S. (2022). *Modelos de informes de fiscalización de los órganos de control externo a los ayuntamientos españoles y estudios de sus recomendaciones*. Universidad de Oviedo. <https://digibuo.uniovi.es/dspace/handle/10651/69665>
- Espinoza, A. (2020). NIF y su viabilidad en los estados financieros. *Fipcaec*.
<https://fipcaec.com/index.php/fipcaec/article/view/268/466>
- FAE. (2021). *HISTORIA – Fuerza Aérea Ecuatoriana*. <https://www.fae.mil.ec/historia/>
- Fiallos, F. (2020). *Impacto del Covid-19 en el transporte aéreo ecuatoriano*. AeroMundo:
<https://www.aeromundomagazine.com/2020/05/23/impacto-del-covid-19-en-el-transporte-aereo-ecuadoriano/>

- Guerrero, I. (2017). *La comunicación de crisis en tiempos de redes en el sector aeronáutico*. Universidad Casa Grande: <http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/1323/2/Tesis1486GUEc.pdf>
- Iturriaga, C., Nigenda, S., Prieto, S., & Rojas, E. (2019). *Fundamentos de auditoría.: Aplicación práctica de las Normas Internacionales de Auditoría*. IMCP. <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=4TLfDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT2&dq=Las+buenas+pr%C3%A1cticas+contables+desempe%C3%B1an+un+papel+fundamental+en+la+presentaci%C3%B3n+de+informes+financieros+precisos+y+confiables.+Estas+pr%C3%A1cticas+se+basan+en+est%C>
- LATAM. (2020). *Memoria integrada 2020*. <https://www.latamairlinesgroup.net/static-files/70014414-bd3f-44fa-a7cb-9ba57b6e6e8c>
- Llugsha, V. (2021). *Turismo y desarrollo desde un enfoque territorial y el covid-19*. Ediciones Abya Yala. <https://doi.org/https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/58451.pdf>
- Macancela Avendaño, R. (2020). *Análisis financiero de las cooperativas de ahorro y crédito segmento 2: aplicación del sistema de monitoreo perlas. Cuenca 2018–2019*. Universidad de Guayaquil. <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/53573/1/MACANCELA%20AVENDA%20%91O%20ROXANA%20KATHIUSCA%2010-20.pdf>
- Martínez, A. (2022). *Prueba contable en el derecho tributario*. ARANZADI/CIVITAS. <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=9iV9EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT4&dq=El+alcance+de+las+NIIF+abarca+una+amplia+gama+de+temas+contables,+incluyendo+la+presentaci%C3%B3n+de+estados+financieros,+la+medici%C3%B3n+de+activos+y+pasivos,+la+revelaci%C3%B3n+de>
- Meléndez, Á. (2022). *El mercado aéreo de Ecuador tiene todo para crecer, solo le falta competitividad*. Bloomberg Línea: <https://www.bloomberglinea.com/2022/03/18/el-mercado-aereo-de-ecuador-tiene-todo-para-crecer-solo-le-falta-competitividad/>
- OIT. (2023). *Informe para la Reunión técnica sobre una recuperación económica verde, sostenible e inclusiva para el sector de la aviación civil*. Departamento de Políticas

- Sectoriales. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_873061.pdf
- Presst. (2021). *Diario de Noticias*.
<https://www.calameo.com/books/0026989692769eeacb1e8>
- Puco, F., & Navarro, L. (2011). *Un enfoque jurídico del transporte aéreo de pasajeros en el Ecuador*. Universidad Técnica de Cotopaxi:
<http://repositorio.utc.edu.ec/bitstream/27000/347/1/T-UTC-0330.pdf>
- Quiport. (2023). *Reprogramación de vuelos en el aeropuerto de Quito*.
<https://www.aeropuertoquito.aero/noticias/>
- Quispe Tacuri, D. (2020). *Propuesta de mejora del financiamiento, rentabilidad y tributación en la micro y pequeña empresa sector comercio "Lovacorp" SAC-Ayacucho, 2019*. ULADECH.
https://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13032/17982/FINANCIAMIENTO_RENTABILIDAD_Y_TRIBUTACION_QUISPE_TACURI_DELIA_VILMA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rebolledo Nieto, A. (2019). *Analizar los efectos de la implementación de las NIIF sección 13 (inventarios para pymes) vs PCG*. UNIVERSIDAD DE LA COSTA.
<https://repositorio.cuc.edu.co/bitstream/handle/11323/2924/8785899.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sánchez, C., & Guevara, C. (2018). *Turbinas de avión a Alemanis*.
<https://tesis.ipn.mx/bitstream/handle/123456789/26865/turbinas%20de%20avion%20a%20Alemania.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sánchez, P. (2021). *Contabilidad General: Con base en Normas Internacionales de Información Financiera*. Alpha Editorial.
[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=r816EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR2&dq=Cumplimiento+de+las+Normas+Internacionales+de+Informaci%C3%B3n+Financiera+\(NIIF\):++La+adopci%C3%B3n+y+el+cumplimiento+de+las+NIIF+son+la+base+de+las+buenas+pr%C3%A1cticas+contables+a](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=r816EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR2&dq=Cumplimiento+de+las+Normas+Internacionales+de+Informaci%C3%B3n+Financiera+(NIIF):++La+adopci%C3%B3n+y+el+cumplimiento+de+las+NIIF+son+la+base+de+las+buenas+pr%C3%A1cticas+contables+a)

- Toainga, N. (2019). BREVE HISTORIA DE LA AVIACIÓN ECUATORIANA. *Academia*.
https://www.academia.edu/26968349/BREVE_HISTORIA_DE_LA_AVIACION%3%93N_ECUATORIANA
- Torrez, C., & Salgado, J. (2023). *Los beneficios que genera la obligatoria implementación de normas internacionales de información financiera (NIIF) en las pequeñas y medianas empresas en el Distrito Central*. UNITEC.
<https://repositorio.unitec.edu/handle/123456789/11767>
- Urbano, M. (2022). Nuevas regulaciones del derecho societario: criterios para su aplicación en los tipos sociales tradicionales. *USFQ Law Review*, 9(1), 17-35.
<https://doi.org/10.18272/ulr.v9i1.2268>
- Villalba, J. (1986). *La aviación del ejército y su participación en la seguridad*. IAEN.
<https://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/4312>