

INFORME DE GESTION DE SUDAMERICANA de aviación

EJERCICIO ECONOMICO 2013

INTRODUCCION

En cumplimiento de lo estipulado en el artículo 18, literal j), del Estatuto Social de la Compañía, me permito someter a consideración de los señores Miembros de la Junta General de Accionistas, este informe que resume las principales actividades y logros obtenidos por la "COMPAÑÍA SUDAMERICANA de aviación SUDAEROECUADOR S.A.", durante el período comprendido entre mayo y diciembre del año 2012.

Espero, que el presente informe permita a ustedes tener un conocimiento global de la evolución de la Compañía en este período, lo que facilitará la toma de decisiones y el establecimiento de políticas de gestión.

En este contexto, el informe se ha estructurado con los siguientes capítulos:

- I. *Organismos Superiores de la Compañía*
- II. *Situación Económico-Financiera*
- III. *El Negocio Aeronáutico*
- IV. *Cumplimiento de Objetivos*
- V. *Principales Acciones realizadas por la Administración*

I. ORGANISMOS SUPERIORES DE LA COMPAÑÍA

I.1 ESTRUCTURA DE LAS ACCIONES

Según el siguiente cuadro, el capital suscrito de la compañía al 31 de diciembre de 2012 es de US \$ 200.000,00:

ESTRUCTURA DE LAS ACCIONES		
ACCIONISTA	USD. \$	%
Manuel Rodríguez Campo	180.000,00	90,00
Darwin Jaramillo Granda	20.000,00	10,00

I.2 INTEGRACIÓN DE LOS ORGANISMOS SUPERIORES DE LA COMPAÑÍA

I.2.1 JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

A Diciembre del 2012, la Junta General de Accionistas estuvo integrada por los titulares de las acciones, es la máxima autoridad y órgano supremo de la compañía, pues sus decisiones en conformidad con la ley y el estatuto social, obligan a todos los accionistas a acatar las resoluciones que se tomen.

Desde su constitución, se realizaron 2 Juntas Generales de Accionistas, la primera celebrada el día de Agosto de 2012 en la que se designó Presidente y Gerente General de

la compañía y la segunda convocada para el 22 de marzo para la aprobación de los Estados financieros del ejercicio 2012, entre otros puntos:

II. SITUACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA

II.1 INGRESOS, GASTOS Y RESULTADO DEL EJERCICIO ECONOMICO AÑO 2012

II.1.1 INGRESOS

Según el Estado de Resultados Integral del ejercicio económico del año 2012, los Ingresos Totales acumulados alcanzan a la cantidad de US \$ 141,73, que corresponde a los rendimientos financieros de la cuenta Integración de Capital aperturada en el Banco Pichincha.

II.1.2 GASTOS

Los Gastos Totales de la compañía registran el valor de \$ 750.531,43, que corresponden a los mínimos necesarios para la sustentabilidad de la compañía, pues la parte fundamental radica en la disponibilidad de Aviones para programar la operación una vez que se cuente con los permisos correspondientes, por lo que gran parte de este gasto corresponden a suscripción de contratos para el arrendamiento de aeronaves con la compañía Megas Aviation Services Ltda., a continuación se describen los rubros más importantes:

ESTRUCTURA DE GASTOS AÑO 2012		
CONCEPTO	USD. \$	%
Gastos de personal	6.526,76	0,87%
Viaticos y movilizacion	5.186,69	0,69%
Materiales y suministros	162,46	0,02%
Arriendos Aviones	730.842,48	97,38%
Gastos legales	5.573,91	0,74%
Gastos diversos	2.116,81	0,28%
Depreciacion	122,32	0,02%
TOTAL	750.531,43	100,00%

II.1.3 RESULTADO DEL EJERCICIO ECONOMICO

Comparando los ingresos con los gastos del año 2012, se obtiene un resultado contable negativo de US \$ -750.389,70, de acuerdo a lo siguiente:

RESULTADOS EJERCICIO 2012		
CONCEPTO	USD. \$	%
INGRESOS	141,73	90,00
GASTOS	750.531,43	
RESULTADO DEL EJERCICIO	(750.389,70)	10,00

II.2 ESTADO DE SITUACION

El activo de la compañía representa el valor de \$ 7.336,07, debido a que se encuentra en proceso de estructuración inicial, antes de entrar en operaciones.

ESTRUCTURA DE LOS ACTIVOS AÑO 2012		
CONCEPTO	USD. \$	%
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES	777,69	10,60%
ACTIVOS FINANCIEROS	3.738,44	50,96%
ACTIVO POR IMPUESTOS	616,43	8,40%
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	2.203,51	30,04%
TOTAL	7.336,07	100,00%

El Pasivo de la compañía refleja la inyección de capital realizada por los accionistas para la etapa inicial de inicio de certificación de la compañía de acuerdo al siguiente detalle:

ESTRUCTURA DE LOS PASIVOS AÑO 2012		
CONCEPTO	USD. \$	%
PASIVOS FINANCIEROS	7.693,02	104,87%
PASIVOS F. RELACIONADOS	520.000,00	7088,26%
PROVISIONES	532,75	7,26%
TOTAL	528.225,77	7200,39%

El Patrimonio de la compañía a la fecha es negativo sin embargo en el ejercicio económico 2013 se solventara esta situación a través de una compensación de créditos.

ESTRUCTURA DEL PATRIMONIO AÑO 2012		
CONCEPTO	USD. \$	%
CAPITAL SOCIAL	200.000,00	-38,40%
APORTES FUTURA CAPITALIZ.	29.500,00	-5,66%
RESULTADO EJERCICIO CORRIEN.	(750.389,70)	144,06%
TOTAL	(520.889,70)	100,00%

III. EL NEGOCIO AUERONAUTICO

El negocio aeronáutico se lo concibe como motor para el mundo ya que este se mueve en aviones, y más el turismo. La punta de lanza del crecimiento económico de un país son sus conexiones aéreas; en inicio traen turistas, luego carga y posteriormente interactúan muchos nuevos negocios. Por ello es importante atraerlas o crearlas, si se quiere crecer de verdad; y construir más aeropuertos con facilidades que motiven a venir.

Las fusiones son las que están salvando los bajos índices de crecimiento que a nivel global no superan el 2%.

En América del Norte el negocio aeronáutico tuvo un buen rendimiento en 2012 con un 83,2% de ocupación, su industria está estable y en crecimiento a pesar de un petróleo caro, la lenta recuperación de su crisis, la reducción del segmento de lujo en Europa y el crecimiento muy moderado de China.

De su lado, las aerolíneas europeas perdieron 1.200 millones. Asia-Pacífico redujo su segmento de carga en un 2% (poseen el 40% del mercado global), pero el de pasajeros creció un 10%. Medio Oriente aumentó su mercado de pasajeros en un 17,1% y se hace con un 11,5% del mercado mundial. En África sus convulsiones políticas no permiten un crecimiento regional parejo.

El mercado en Latinoamérica ganó 400 millones de dólares y en la subregión (Sudamérica) hay espacios para un fuerte crecimiento, aupados por la fortaleza de nuestras economías, en especial de Brasil, Chile, Ecuador, Colombia y Perú. Nuestra estratégica posición debe aprovecharse, si es que se tiene la visión y no dejamos pasar esta oportunidad, en especial cuando ya perdimos el miedo a construir mega obras.

Ecuador necesita más vuelos directos y más aeropuertos, si queremos que todo el dinero gastado en promoción internacional tenga el retorno deseado.

Habilitar los aeropuertos de Latacunga y/o el de Manta para aerolíneas Low Cost podría abrir el camino al destape aéreo del país y liderar las conexiones de bajo costo en Sudamérica, lo que nos convertiría en un centro de nuevos negocios que podría revolucionar nuestra economía ya en crecimiento.

Además, regularíamos el valor de las tarifas, pues ante las perspectivas de crecimiento de la demanda, es seguro que nos enfrentaremos a tarifas cada vez más altas que nos enclaustrarán y evaporarán lo invertido en promoción internacional.

La coyuntura política internacional, muy amistosa entre los presidentes sudamericanos, brinda la oportunidad de oro para que la integración de la que tanto se habla supere el caballo de Bolívar y la hagamos como debe ser: por aire.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) prevé que Ecuador mantendrá un buen desempeño aeronáutico para el presente año, con un crecimiento del 6,3%. En el marco de la Cumbre Latinoamericana y del Caribe de Aviación, y Feria Internacional del Aire y del Espacio (Fidae), que se realiza en Chile, las autoridades de la industria proyectaron un buen año para la región. Pero se hizo énfasis en que la inversión deberá ser mayor. Tony Tyler, director general de IATA, organismo que agrupa a 240 aerolíneas de 130 países, aseguró que el transporte aéreo de pasajeros crecerá 7,2% este año en América Latina, una región que necesita con urgencia invertir más recursos en infraestructura y seguridad para hacer frente a esta expansión. En el caso de Ecuador, la proyección de la IATA es menor al crecimiento alcanzado por el país durante el año pasado. Fernando Guerrero, quien está al frente de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), previó en noviembre pasado que Ecuador cerraría el año con un crecimiento del 7%, mientras que otras regiones del mundo alcanzarían un crecimiento entre el 4 y 6%. Una causa de ese desempeño era el incremento de pasajeros en vuelos domésticos. La ruta más demandada en Ecuador es la que conecta Quito y Guayaquil. Desde 2000, esta vía ha crecido un 10% cada año en el traslado de pasajeros, dijo Guerrero. En lo que respecta a la inversión, el Gobierno asignó USD 178 millones para la remodelación y construcción de aeropuertos. Las aerolíneas, según datos de la Asociación de

Representantes de Líneas Aéreas del Ecuador, invirtieron más de USD 1500 millones en la modernización de su flota y repuestos. A inicios del 2012, el escenario aeronáutico en Ecuador cambió con la eliminación del subsidio al combustible aéreo. El impacto, según las aerolíneas, se observa en los primeros meses del año con una disminución de pasajeros. Pues el incremento en el precio de los boletos fluctuó entre el 15 y 20%. Sin embargo, el sector se recuperaría hasta finales del año. Otros países Argentina y Colombia registrarán un crecimiento del rubro de 7,6%, mientras que México lo hará en 6,5%. IATA dijo que la previsión de beneficios de las empresas (2012) es de USD 3 000 millones, 500 millones menos que los anunciados.

V PRINCIPALES ACCIONES REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN

Se estudiaron las posibilidades de generar negocio en el Ecuador a través de acercamientos a compañías aéreas que potencialmente querían deshacerse de sus operaciones, analizando cuidadosamente cada una de las opciones.

Se realizó un estudio y análisis sobre el lugar geográfico más idóneo para emplazar las operaciones de la compañía, en función de varios parámetros, que sirvieron de base para la toma final de decisiones.

La administración desde la fecha de la constitución de la compañía, inicio un proceso de estructuramiento empresarial, tratando de darle una visión en cuanto a organización, pues siempre fue el objetivo de conformar un equipo multidisciplinario, capaz de cubrir todas las áreas, en las fases de certificación de la compañía.

Se logró armar un buen equipo de profesionales, para la elaboración de los Manuales para la certificación de la compañía.

Se realizaron gestiones directas ante las autoridades aeronáuticas para lograr un apoyo del proyecto a emprender, catalogado como pionero en el mercado ecuatoriano.

RECOMENDACIONES:

Por lo expuesto, esta Administración cree conveniente dictar políticas que permitan continuar mejorando la situación de la Compañía, para lo cual se permite recomendar lo siguiente:

- Dirigir sus máximos esfuerzos a continuar con la estructuración planificada de la compañía, buscando el personal más idóneo y capacitado que aporte con la visión de la empresa.
- Continuar con la implementación de políticas claras para que cada departamento conozca a fondo su responsabilidad y atribución que le corresponde en función de una administración corporativa.
- Realizar las inversiones priorizando las que mejoren la productividad.
- Priorizar y optimizar los gastos de la compañía, para cumplir con el objeto principal del modelo económico que es LOW COST.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Darwin Jaramillo Granda', with a stylized flourish at the end.

Econ. Darwin Jaramillo Granda, MBA.
GERENTE GENERAL