

# **INFORME DE LA GERENCIA GENERAL CENTURION AIR CARGO - ECUADOR**



**AÑO 2010**

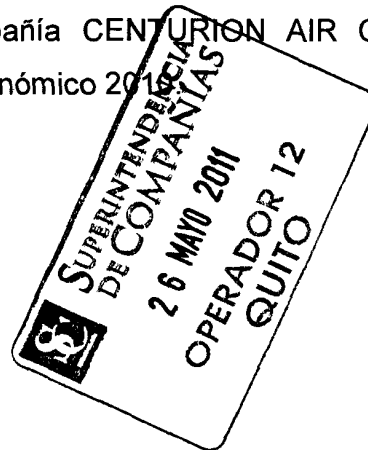


## **INFORME DE ADMINISTRACIÓN DE LA COMPAÑÍA CENTURION AIR CARGO INC**

Quito, 31 de marzo de 2011

Señores Casa Matriz:

Dando cumplimiento a las disposiciones legales vigentes, presento a Ustedes el informe anual de Administración de la compañía CENTURION AIR CARGO ECUADOR S.A. correspondiente al ejercicio económico 2010.



### **1. INTRODUCCION**

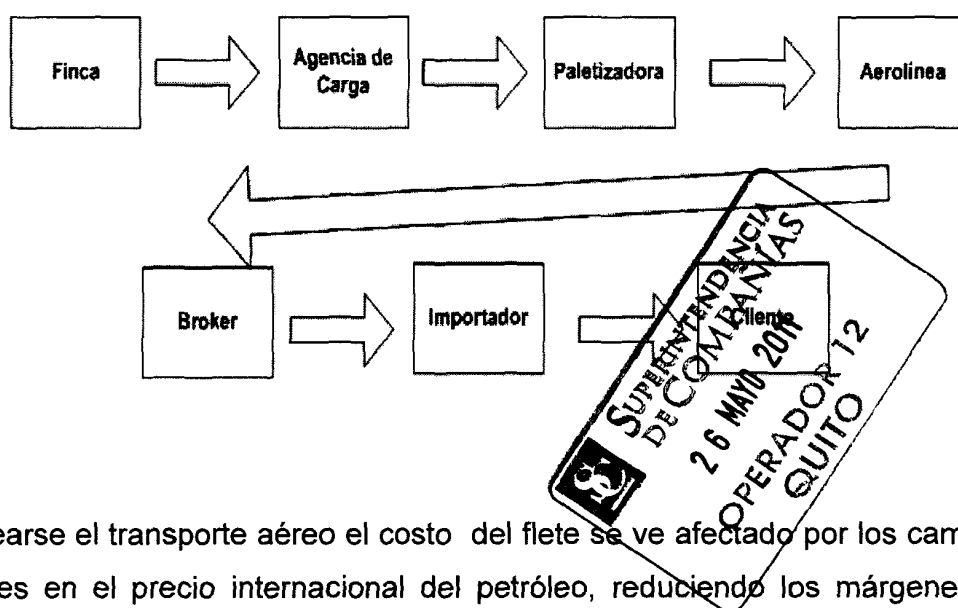
El Ecuador durante los primeros años del siglo XXI ha experimentado un nivel constante en las exportaciones flores, los principales mercados a los que llegan las flores ecuatorianas son los Estados Unidos con el 70% de las exportaciones de flores, seguido por Europa (Holanda) y el resto del mundo con el otro 30%

Las exportaciones de flores del Ecuador representan aproximadamente el 7% del total de las flores exportadas a nivel mundial.

Por tratarse de un producto perecible, el transporte de las flores se lo realiza por vía aérea, tratando de conservar la cadena de frío desde la cosecha hasta la llegada del producto al consumidor final. Los aeropuertos empleados para el envío de las flores al extranjero son los de Quito, Guayaquil y Latacunga.

Quito y Guayaquil disponen de infraestructura adecuada para la recepción, almacenamiento y despacho de las flores (cuartos fríos, paletizadoras, seguridad, etc.) mientras que la infraestructura de Latacunga es limitada.

El comercio de las exportaciones de flores funciona de la siguiente manera:



Al emplearse el transporte aéreo el costo del flete se ve afectado por los cambios frecuentes en el precio internacional del petróleo, reduciendo los márgenes de utilidad de los exportadores y de las aerolíneas; a esto hay que agregar los intermediarios (agencias, GSA y Brokers) que disminuyen la rentabilidad del negocio.

## **2. LA ECONOMÍA ECUATORIANA EN EL 2010.**

### **2.1. EL PIB**

Las previsiones de las cuentas nacionales ecuatorianas muestran que Ecuador ha crecido en 3,1% para el último año. Según los análisis del Banco Central del Ecuador el PIB de 2010 cerró en USD 56.998,23 millones, creciendo en comparación con 2009, cuando la economía cerró en USD 52.021,9 millones. El país sale adelante luego de la caída de su PIB en 2009, la cual se debió a factores externos a la economía nacional. Sin embargo, la situación mejora para bien de los agentes económicos ecuatorianos; el crecimiento del Producto Interno en 2010 se debe a una expansión del consumo general que aumentó en casi 5%.

Al cierre de año se puede ver cómo el gobierno de Rafael Correa presenta un crecimiento promedio de 3,3% anual, siendo así el peor momento económico de la década y es que tanto Noboa como Gutiérrez y Palacio crecieron a niveles superiores al 4% en sus respectivos períodos presidenciales.

Para 2011 la situación no será sustancialmente diferente. Las previsiones no son tan diferentes como en el 2010: el gobierno pretende crecer al 5,1% y los organismos internacionales pronostican un crecimiento cercano al 2,2%.

### **2.2. Petróleo**

Las cifras publicadas por el Banco Central establecen que la producción petrolera hasta diciembre de 2010 fue de 177 millones de barriles y una producción promedio diaria de 486 mil barriles.

Durante el 2010 el precio del petróleo ha crecido parcialmente, siendo USD 79,45 por barril la cotización promedio y alcanzando un máximo de USD 91,46. El petróleo producido en Ecuador es cotizado a precios inferiores a la cotización referencial (WTI), esto debido a las características del producto en grados API. Durante 2010 el diferencial promedio con respecto al crudo WTI fue de 10,95 y 7,71 dólares, respectivamente; esto implica un precio promedio para el crudo Napo de USD 68,51 y para el Oriente de USD 71,73.

### **2.3. Inflación**

La inflación de Ecuador se redujo en 2010, cayendo del 4,31% en 2009, al 3,33% en 2010. La década que finaliza presenta una inflación promedio de 16,72% (en el 2000 se rozó la hiperinflación).

### **2.4. Deuda Pública Externa**

Según cifras publicadas por el Banco Central, a diciembre del 2010 la deuda pública externa asciende a USD 7.364 millones, lo que representa un 15% del PIB para este mismo año. Al comparar con lo ocurrido en el año 2009, la deuda pública externa tuvo un crecimiento del 17,31%. Este aumento de la deuda externa rompió la tendencia a la disminución anual de la deuda externa existente en los últimos años.

### **2.5. Comercio Exterior**

Las exportaciones totales a diciembre de 2010 fueron de USD 17.369 millones y las importaciones sumaron USD 18.858 millones.

A pesar de que las exportaciones aumentaron en un 25,87% con respecto al 2009, las importaciones para el 2010, superaron también el nivel del 2009 en 33,77%. Esto da como resultado una balanza comercial negativa de USD 1.489 millones.

En cuanto al comportamiento de la balanza comercial, es necesario dividir el análisis en la balanza petrolera y no petrolera. Lamentablemente, la balanza comercial no petrolera ha tenido una tendencia negativa que crece año tras año. Este hecho resulta preocupante puesto que es una demostración de la poca diversificación de la economía ecuatoriana, además muestra lo vulnerable y dependiente que es el país ante un cambio de los precios o de la producción del petróleo.

## **2.6. Empleo y Salario**

A finales del primer año del gobierno del presidente Correa (Diciembre de 2007), el desempleo fue de 6,1%, equivalente a 260 mil desempleados. Luego de cuatro años de Gobierno el desempleo se mantiene comparándolo con Diciembre de 2007, alcanzando un valor de 6,11% en diciembre del 2010, es decir que existen alrededor de 710 mil personas sin empleo.

El salario mínimo vital para el 2010 fue de USD 249 un 12% más que el año precedente; esta cifra no fue coherente con el nivel de inflación de la economía durante el 2009 (5,20%).

## **2.7. Impuestos: Recaudación Tributaria**

De acuerdo a las cifras publicadas por el SRI la recaudación tributaria en el 2010 fue de USD 7.864 millones, lo que implica un aumento que supera los USD 1.000

millones. El impuesto de mayor recaudación fue el Impuesto al Valor Agregado (IVA) (USD 4.175 millones) seguido del Impuesto a la Renta (IR) (USD 2.700 millones) y el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) (USD 530 millones). En relación al 2009 el impuesto a la renta creció en un 5% mientras tanto que la recaudación del IVA y el ICE crecieron en 15% y 17% respectivamente.

### **3. ANALISIS DEL ENTORNO**

#### **3.1 Entorno Político**

La no firma de un TLC y la no ampliación del ATPDA por parte de los Estados Unidos pueden traer consecuencias en el sector florícola, si bien, se esperan medidas compensatorias por parte del Gobierno Nacional, estas medidas pueden tardar en ser implementadas y complicar el mercado de transporte de carga aérea.

Muchos sectores productivos están pendientes de las medidas, leyes y reglamentos que se analizan y se van a expedir en la Asamblea Constituyente así como también las nuevas regulaciones emitidas por el SRI.

El manejo que se ha venido dando a las aduanas (todos los gobiernos han manejado las aduanas políticamente) complica el comercio exterior.

#### **3.2 Entorno Tecnológico**

El análisis de la tecnología nos dice que competencia (aerolíneas y agencias de carga) disponen de sistemas más avanzados y eficientes, que permiten integrar todas las áreas de la empresa.

Uno de los factores críticos de éxito del negocio es el disponer de un sistema informático que permita integrar desde la reservación de la carga pasando por la etiquetada de la carga, información de movimientos, destino, etc.

### **3.3 Entorno Económico**

Del análisis el entorno económico se puede establecer:

- Uno de los costos más altos en el transporte aéreo es el combustible, que ha sufrido importantes incrementos durante el año 2010, dando como resultado un incremento importante en el precio del combustible para aviación; esto ha repercutido directamente en la utilidad que perciben las aerolíneas reduciéndolas y haciendo que algunas rutas no sean rentables por la cantidad de kilogramos y las distancias. Al aumentar el precio del combustible también se reduce el margen de utilidad que paga el importador en Estados Unidos.
  
- Otro factor que está tomando fuerza en el comportamiento de todos los sectores que exportan es la recesión que está sufriendo Estados Unidos, este escenario hace que las importaciones norteamericanas se reduzcan (un efecto que parece ser apreciable en San Valentín), complicando al sector florícola nacional y a las empresas de carga aérea.



## **4. ANALISIS DEL MERCADO**

En el transporte aéreo de carga se compite principalmente por el precio y por el cumplimiento de los itinerarios de salida de los vuelos de carga.

Como estrategia de diferenciación se propone un precio que permita sacar una utilidad tanto para la aerolínea como para el importador.

### **4.1 Rivalidad en la industria**

De este análisis se pueden establecer los siguientes puntos:

- Muy alta competencia
- Segmentos de mercado muy marcados
- Altos costos fijos
- Guerras de precios constantes
- Pocas campañas y promociones
- Lealtad de clientes temporal

### **4.2 Proceso Productivo**

El mercado de exportación/importación de flores en América Latina y Estados Unidos se encuentra fraccionado en empresas especializadas que prestan servicios en cada uno de los puntos de la cadena logística, desde la recepción de carga en origen, paletizada, carga del avión, etc., hasta la entrega de la carga con el importador en destino.

Esta especialización o intermediación en cada uno de los puntos de la cadena logística hace que los costos del producto para el cliente final suban, esto unido a factores económicos internacionales (la recesión en Estados Unidos o el precio del

petróleo), hacen que cada vez sea más complicado que las empresas exportadoras e importadoras obtener los márgenes de ganancia esperados.

## **5. EMPRESA**

### **5.1 Misión**

Proveer un manejo de carga aérea adecuado y eficiente; brindando soluciones de transporte a los productores, satisfaciendo las necesidades de nuestros clientes, siendo rentables y eficientes.

### **5.2 Visión**

Ser la aerolínea líder del mercado ecuatoriano de transporte de carga aérea con enfoque al cliente.

### **5.3 Valores**

- Servir de manera eficiente y comprometida a nuestros clientes
- Crear confianza
- Trabajar honestamente
- Actuar con integridad

### **5.4 Principios**

- Respeto
- Orden
- Puntualidad

## **5.5 Recurso Humano**

Dadas las condiciones actuales del Entorno es necesario que las estaciones se vuelvan altamente productivas y aprovechen de sus sinergias, en el caso de Centurión cuenta con el apoyo incondicional de su GSA Aerolog Ecuador, quien provee de los servicios necesarios todas las áreas necesarias para el funcionamiento de la aerolínea.

## **6. PROYECCIONES FUTURAS**

Pese al corto tiempo de funcionamiento de la estación, los números han arrojado resultados positivos, que permiten un crecimiento en el mercado y su participación. A la fecha la estación se encuentra operando en la ruta con destino final Miami, dadas las condiciones interesantes y potenciales que existe en el mercado europeo, se iniciara operación en la ruta con destino final AMS a fin de cubrir las necesidades de nuestros clientes a partir de Junio del presente año.

Los vuelos iniciaran en el mes de Junio con dos frecuencia por semana en la ruta UIO – BOG – AMS.

## **7. ANALISIS FINANCIERO**

A continuación se presenta un cuadro resumen de ingresos, costo de ventas, gastos e inversiones.

Según se puede comprobar en los estados financieros cerrados al 31 de diciembre de 2010, Centurion, a partir de agosto del 2010 re inicia sus operaciones en el Ecuador, para lo cual cambio drásticamente de estrategia. se puede observar que la estación cuenta con una buena liquidez, lo que permite que las operaciones fluyan y apoyen a la consecución de los resultados y lo que demuestra que la

Aeropuerto Mariscal Sucre  
Zona Primaria EMSA Servisair, CAE 2do piso Oficina Centurión Cargo  
Teléfono: 593 3303891 Fax: 593 3303891  
Quito – Ecuador

operación es rentable y autosustentable ya que arroja números positivos y cuenta con un nivel de capital de trabajo regular pero la operación se autosustenta con los ingresos recibidos por el flujo de caja y principalmente por las guías PP.

En lo que se refiere a las razones financieras de actividad, se comprueba que la compañía ha aumentado exitosamente sus niveles de operación y ventas, ya que las ventas de Centurión se han incrementado en promedio en un 13% mensual, dando una opción de crecimiento y abriendo las puertas para incursionar en nuevos mercados como es el caso de Europa.

Del análisis de las razones financieras relativas al endeudamiento, se concluye que la empresa no posee deudas y autofinancia la operación con recursos propios. .

### **7.1 Análisis comparativo de los estados financieros**

Analizados los índices relativos a las razones financieras de rentabilidad se observa que sus niveles aceptables ya que posee una utilidad antes de impuestos del 7% y una utilidad neta del 3%.

Uno de los proyectos principales que incrementara positivamente la operación y ventas será la apertura de la nueva ruta con destino final Europa.

**BALANCE GENERAL      CENTURION AIR CARGO**

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Incremento</b>	<b>%</b>
<b><u>Activos</u></b>				
<b>Corriente:</b>				
Caja y bancos	1,541.00	13,335.00	11,794.00	4%
	-----	-----	-----	-----
Cuentas por cobrar:				
Clientes	-	269,888.0	-	76%
Agente General de Ventas	56,426.0	-	(56,426.0)	0%
Impuestos anticipados	56,638.0	31,574.0	(25,064.0)	9%
Otras	32,769.0	40,542.0	7,773.0	11%
	-----	-----	-----	-----
Total de cuentas por cobrar	145,833.0	342,004.0	196,171.0	96%
	-----	-----	-----	-----
<b>Total de activos</b>	<b>147,374.0</b>	<b>355,339.0</b>	<b>207,965.0</b>	<b>100%</b>
	=====	=====	=====	=====
<b><u>Pasivo e inversión de la casa matriz</u></b>				
<b>Corriente:</b>				
Cuentas por pagar:				
Proveedores	22,440.0	278,396.0	255,956.0	78%
Provisión de servicios aeroportuarios	52,862.0	-	(52,862.0)	0%
Impuestos por pagar	953.0	21,382.0	20,429.0	6%
Casa Matriz	55,119.0	39,561.0	(15,558.0)	11%
	-----	-----	-----	-----
<b>Total pasivos</b>	<b>131,374.0</b>	<b>339,339.0</b>	<b>207,965.0</b>	<b>95%</b>
	-----	-----	-----	-----
Inversión de la casa matriz; estado adjunto	16,000.0	16,000.0	-	5%
	-----	-----	-----	-----
<b>Total de pasivos, e inversión de casa matriz</b>	<b>147,374.0</b>	<b>355,339.0</b>	<b>207,965.0</b>	<b>100%</b>
	=====	=====	=====	=====

## ESTADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS CENTURION AIR CARGO

	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>Incremento</u>	<u>%</u>
Ingresos:				
Carga	-	5,073,121		
<b>Total ingresos</b>	<b>-</b>	<b>5,073,121</b>		
Gastos de operación:				
Asignación de casa matriz	-	(3,118,669)	3,118,669	61%
Aterrizaje	-	(357,956)	357,956	7%
Comisiones agencias de carga	-	(268,845)	268,845	5%
Honorarios por Representación GSA	-	(84,430)	84,430	2%
Paletizaje	-	(273,177)	273,177	5%
Servicios aeroportuarios	-	(273,392)	273,392	5%
Permisos de vuelo	(1,905)	(108,792)	106,887	2%
Tripulación	-	(48,418)	48,418	1%
Mantenimientos	-	(43,642)	43,642	1%
Servicio en rampa	-	(44,045)	44,045	1%
Transferencia interlineas	-	(36,946)	36,946	1%
Sobrevuelos	-	(36,114)	36,114	1%
Transporte en carga	-	(6,835)	6,835	0%
<b>Total gastos de operación</b>	<b>(1,905)</b>	<b>(4,701,261)</b>	<b>4,699,356</b>	<b>93%</b>
Utilidad (Pérdida) bruta en ventas	(1,905)	371,860	(373,765)	7%
				0%
<b>Gastos de administración</b>	<b>(3,402)</b>	<b>(169,507)</b>	<b>166,105</b>	<b>3%</b>
Utilidad (Pérdida) operacional	(5,307)	202,353	(207,660)	4%
Otros egresos				
Gastos bancarios	(308)	(598)	290	0%
Intereses y multas	(1,626)	-		0%
Otros	-	(4,359)	(4,359)	0%
<b>Utilidad (Pérdida) antes de impuestos</b>	<b>(7,241)</b>	<b>197,396</b>	<b>(204,637)</b>	<b>4%</b>
Impuesto a la renta	-	(25,366)	25,366	-1%
<b>Utilidad (Pérdida) del año</b>	<b>(7)</b>	<b>172,030</b>	<b>(172,037)</b>	<b>3%</b>

Aeropuerto Mariscal Sucre  
 Zona Primaria EMSA Servisair, CAE 2do piso Oficina Centurión Cargo  
 Teléfono: 593 3303891 Fax: 593 3303891  
 Quito – Ecuador

## **Flujo de caja**

Durante los primeros meses de operación la estación experimentó necesidades y flujos de caja negativos, pero en el transcurso de los meses ha logrado mantener un flujo de caja positivo principalmente por la temporada de conexiones con AMS ya que las guías con ese destino son pre pagadas e ingresan por el sistema de pagos y compensación CASS LINK lo que ha permitido la operación normal y desarrollo de actividades.,

## **7.2 Análisis vertical de los Estados Financieros**

Este análisis nos demuestra cuál es la incidencia que tienen todas y cada una de las cuentas del Estado de Situación y del Balance de Resultados, con relación al total del balance en el primer caso y al de ventas en el segundo. De este análisis podemos llegar a las siguientes conclusiones:

- a) Que aproximadamente el 100% de los activos está representado por activos corrientes siendo el 4% absolutamente líquidas como son las de Caja-Bancos; el 96% por cuentas por cobrar y Documentos por Cobrar. La estructura del activo varió con respecto al 2009 por el inicio de operaciones, pero la estructura de la empresa se mantiene como el de una empresa de carácter comercial.
- b) En lo que respecta a los pasivos, podemos visualizar que el 95% corresponde a obligaciones exigibles, créditos otorgados por nuestros proveedores y, obligaciones tributarias y el 5% lo conforma el Patrimonio.

### 7.3 Análisis de los principales Indicadores Financieros

#### a) Índice de Liquidez

En cuanto a la liquidez de AEROLOG podemos notar que sus índices de liquidez son aceptables ya que cuentan con un 1.01.

#### b) Activo Circulante a Pasivo Total

La relación activo circulante a pasivo total en el año de 2010 nos demuestra la capacidad de la empresa para cubrir mediante sus activos, los pasivos y las obligaciones de la empresa, así el índice demuestra una relación de 1.12

#### c) Razón de Solvencia

El resultado obtenido con este índice nos demuestra la solvencia de la empresa para cubrir las obligaciones de corto y largo plazo con los activos, dando de esta manera un mayor margen de seguridad a los acreedores.

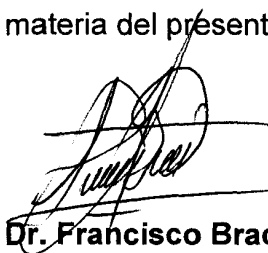
PRINCIPALES INDICADORES INDICADORES FINANCIEROS		
PERIODO: 12/31/2010 - 12/31/2011		
RUBRO	2009	2010
CAPITAL DE TRABAJO	14,459.00	2,665.00
LIQUIDEZ	1.11	1.01
ENDEUDAMIENTO	0.12	0.05
MARGEN OPERACIONAL	0%	7%
RELACION ACTIVO TOTAL / PASIVO	1.12	1.05
APALANCAMIENTO	0.89	0.95
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	0%	10.75 %
UTILIDAD NETA / VENTAS	-	3%



## **CONCLUSIONES**

1. De la información que reposa en los libros y archivos de la compañía, se desprende que la Administración de la compañía ha actuado con total apego a la ley y a las normas estatutarias, así como a las disposiciones de la casa Matriz.
2. Los objetivos previstos por la Compañía para el ejercicio económico del año 2010 se cumplieron satisfactoriamente.
3. Los libros contables de la Empresa, demuestran y reflejan la situación financiera de la Compañía al 31 de diciembre de 2010 tal como lo establece la reglamentación de la Superintendencia de Compañías y demás normas técnicas y contables. Los libros sociales se encuentran al día y reflejan el aporte realizado por cada socio.
4. Durante el ejercicio económico materia del presente informe no se han producido hechos extraordinarios que merezcan una referencia específica.
5. La situación económica de la compañía al cierre del año 2010 refleja una Utilidad de \$172.030.
6. En relación a los resultados del ejercicio económico del año 2010, sugiero se transfieran los costos inherentes a la operación local y que las utilidades de este año absorban las pérdidas de los años anteriores.

7. La Compañía ha dado fiel cumplimiento a su política de respeto a los derechos de propiedad intelectual y derechos de autor reconocidos en la legislación ecuatoriana.
8. Finalmente, pongo a su disposición los estados financieros de la Compañía para su revisión y aprobación, agradeciendo por la confianza brindada y por el apoyo en mi gestión.
9. Sugiero que para el ejercicio económico 2011 la Compañía mantenga la misma línea de acción que la ejecutada durante el ejercicio económico materia del presente informe.



**Dr. Francisco Bracho**

**Apoderado Especial**

**CENTURION AIR CARGO**

