

INFORME GENERAL DE ACTIVIDADES DEL AÑO 2010

INTRODUCCIÓN

En 2010, las operaciones de nuestra empresa se desarrollaron con normalidad, pero este año fue también marcado por algunos acontecimientos particulares. En el plano operacional, las reestructuraciones de varios operadores aéreos iniciadas en el año 2009, produjeron algunos cambios y afectaron directamente nuestras actividades (en especial la reorganización del grupo Avianca-Taca-Aerogal). A pesar de aquello, seguimos gozando de la total confianza de nuestro principal cliente, el grupo Air-France/KLM/Martinair, también en proceso de reorganización, y debemos afianzar esta alianza con miras al nuevo aeropuerto de Quito cuya apertura fue una vez más postergada.

1. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS

1.1 Contexto macro-económico:

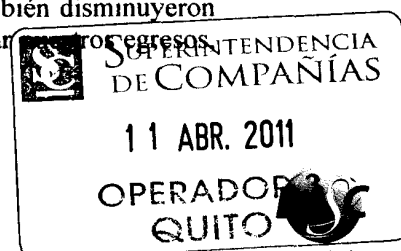
Los índices macroeconómicos oficiales de 2010 muestran relativa continuidad en comparación con el año anterior y cierta estabilidad de la economía ecuatoriana, pero los resultados concretos todavía no se pueden apreciar, pues la tendencia del gasto público permanece alta y según ciertos expertos, excesiva; en algunos sectores, no hay crecimiento, el nivel de desempleo y subempleo sigue preocupante, y la inversión extranjera inexistente. La inflación se ubicó por debajo de 4%, en 3,3%, pero no parece reflejar la realidad económica del país, pues el incremento constante del costo de la vida es obvio; además la balanza comercial sigue registrando un déficit muy importante.

El año 2010 ha dado paso a avances en la renegociación del acuerdo por la construcción del nuevo aeropuerto (NAIQ) que fueron determinantes entre el Municipio de Quito y la actual concesionaria. Por lo tanto, en el mes de octubre se inició una fase de pre-negociación con los actuales operadores de servicios de manejo de carga, para la ocupación del Terminal de carga que se planea construir.

1.2 Índices internos:

Nuestras ventas este año se han mantenido estables, solamente con una muy ligera disminución (menos 2,5% en comparación con el año 2009), a pesar de haber prescindido de la cuenta de Avianca a partir del mes de agosto del 2010; la decisión de esta aerolínea de terminar su contrato de servicios con nosotros representó una pérdida de aproximadamente medio millón de kilos durante este ejercicio. No obstante, la producción de Martinair sigue una curva ascendente regular, por tanto la de KLM este año volvió a decrecer por segundo año consecutivo.

Globalmente nuestros gastos operacionales disminuyeron por igual, pero muy ligeramente, ya que a partir del mes de octubre se realizaron incrementos y ajustes de sueldo a todo el personal operacional, con miras igualmente a alcanzar el salario de la dignidad decretado por el Gobierno. Los gastos administrativos también disminuyeron razonablemente, lo que denota un esfuerzo a este nivel para controlar los egresos y enfrentar la coyuntura.



Nuestro nivel de liquidez y tesorería mejoró por segundo año consecutivo (de 2.95 en 2009 a 4.75 en 2010) lo que nos da una buena solvencia. Se debe observar sin embargo que los pasivos a largo plazo se mantuvieron iguales a los registrados en el año 2009, ya que no hemos procedido a incrementar el valor de la provisión de jubilación patronal; esta provisión, de aproximadamente USD 150 000, se realizará en el transcurso de 2011 con la aplicación de las NIIF.

1.3 Eventos relevantes

Se debe mencionar que en el mes de abril del 2010, el Servicio de Rentas Internas abrió un proceso de determinación con respecto al año fiscal 2006, enfocado en especial a la parte de la amortización del diferencial cambiario, el cual, según criterio del S.R.I, no podía haber sido amortizado para fines tributarios al amparo de la Resolución de la Superintendencia de Compañías que había ofrecido un plazo complementario a las compañías para hacerlo. A pesar del criterio inequívoco de nuestros auditores en este momento, quienes habían afirmado que no existía contingencia tributaria, el SRI resolvió emitir una glosa por el monto de USD 48.442,76 monto que hemos aceptado cancelar finiquitando por tanto de manera definitiva en el mes de noviembre, dicho proceso de control fiscal.

Por igual se debe recordar que conforme a la decisión de la Junta general de accionistas tomada en el mes de enero del 2010, se procedió a la condonación de la deuda de la compañía Generalair S.A., (y consecuentemente a la desvinculación como tal de las dos compañías), lo que obviamente tiene un impacto en el estado de resultados, ya que se debe proceder a la amortización de esta pérdida; dicha amortización se hará sobre un periodo de dos años y conlleva a la disminución de los activos a largo plazo.

1.4 Estado de resultado

Nuestro resultado neto al final del ejercicio 2010, después de la participación a trabajadores, es de USD 48.783,58 cuya repartición le corresponde a la Junta decidir.

2. ASPECTOS OPERACIONALES

2.1 En el plano interno

En el mes de julio 2010, debido a la reestructuración del Grupo Avianca-Taca-Aerogal, tuvimos que dar por terminado el contrato de servicio que manteníamos desde muchos años con Avianca; la pérdida de este cliente obligó por consiguiente a contraer un poco el personal operacional, pero en términos de volúmenes nuestra producción se ha mantenido gracias al buen comportamiento de nuestro principal cliente cuya producción se incrementa de manera regular año tras año, y en proporción más reducida, algunos volúmenes correspondiendo a actividades de consolidación.

Los índices de productividad flaquearon ligeramente, pero se explica por la salida de un cliente; por otra parte, no es posible compensar esta disminución atrayendo a otro cliente importante ya que los volúmenes de carga de nuestro principal cliente ocupan, ciertos días de la semana, la totalidad de nuestra capacidad instalada, lo que no nos permite ofrecer un servicio regular a otras compañías.

En el mes de marzo 2010, tuvimos que lamentar la pérdida dolorosa de uno de nuestros trabajadores, el Señor Iza, quien fue atropellado y falleció a consecuencia de un lamentable accidente de tránsito. Todos los beneficios por muerte accidental fueron pagados a los familiares y todo el apoyo legal, material, psicológico y financiero ha sido brindado a la familia de nuestro fallecido compañero. Este muy penoso y lamentable acontecimiento ha permitido, en todo caso, demostrar el alto grado de responsabilidad social empresarial de Aronem Air Cargo S.A..

2.2 En el plano externo

En lo que respecta las gestiones externas en materia operacional, en el año 2010 hemos cumplido con varios procedimientos, que demuestran que la empresa siempre se esfuerza por velar por el correcto cumplimiento de todas las obligaciones que le incumben, dando así la garantía a sus clientes de contratar con una compañía de servicios con los más altos estándares de servicio, calidad y seguridad.

2.2.1 DAC.- En primer lugar se debe mencionar que a mediados del año 2010, presentamos nuestra solicitud ante la Dirección General de Aviación civil, con el fin de obtener, conformemente a las nuevas regulaciones vigentes, la Carta de Autorización para Servicios Auxiliares. Se trata de un nuevo requerimiento de parte de la autoridad de control en materia aeronáutica para la vigilancia y correcto desempeño de las actividades conexas en los distintos aeropuertos del país, y fuimos una de las primeras compañías a presentar nuestra solicitud para cumplir a cabalidad con esta obligación. Esperamos que el proceso que demora varios meses para aprobar todas las fases que se reflejan en dicho reglamento, podrá culminar en el transcurso del año 2011.

2.2.2 Certificado BASC.- En segundo lugar, obtuvimos la renovación de nuestra certificación BASC, como es habitual, registrando una vez más los más altos niveles de cumplimiento de los estándares. Este año, dichos estándares han sido reformados para acoplarse de manera más estricta a los estándares impuestos por la administración Custom and Border Protection (CPB) de los Estados Unidos a los operadores del comercio exterior y de la cadena logística, en el marco del programa CT-PAT. Se debe mencionar también al respecto que nuestra empresa ocupa con mucha responsabilidad la Vicepresidencia del Capítulo BASC Pichincha y que nos involucramos muy de cerca en todas las actividades llevadas a cabo, participando en especial en todo los seminarios organizados a nivel nacional o internacional.

2.2.3 Autoridad aeroportuaria.- Finalmente, cabe recalcar que hemos estado en contacto muy seguido con la empresa Quiport, administradora del Aeropuerto, para sentar las bases de nuestro futuro traslado en el nuevo Aeropuerto. Hemos participado a varias reuniones de trabajo y colaborado en especial con el diseño del nuevo Terminal que se prevé construir, para asegurar que la obra planificada responda a todos los criterios de operatividad y funcionalidad apropiados para nuestro tipo de actividades. Se conoce que dichas obras han sido fuertemente demoradas durante todo el año 2010, por motivo de la renegociación emprendida por el Municipio de Quito con los principales inversionistas de este proyecto, pero se espera pronto la concretización de un pre-acuerdo definiendo globalmente las condiciones contractuales y de operación en el nuevo aeropuerto, para permitirnos planificar, tanto en el plano económico como operacional, el traspaso de nuestras operaciones al nuevo aeropuerto. Para este propósito también, nos hemos esforzado de afianzar nuestra relación con nuestros principales clientes, los cuales han reiterado su intención de operar en dicho aeropuerto.

En cuanto a nuestras relaciones con la autoridad aeroportuaria, es preciso finalmente mencionar que regularmente somos objeto de estrictos controles y auditorias, en especial en todo lo referente a la buena aplicación de las políticas de seguridad y salud, legislación laboral, respecto de las normas ambientales, etc. Pasamos sistemáticamente estos controles sin novedad, recibiendo más bien las felicitaciones de la concesionaria Quiport.

3. VARIOS

3.1 El 31 de diciembre del 2010, se venció el plazo de nuestra calificación como usuaria de la Zona Franca del Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito. Con la debida anticipación, hemos solicitado la extensión de este plazo, puesto que la apertura del NAIQ ha sido postergada hasta una fecha desconocida todavía, extensión que nos fue concedida el 29 de diciembre del 2010, por un año más. Consideramos esta extensión un logro importante. Sin embargo, en la misma fecha, se promulgó el nuevo Código de la Producción, el mismo que deroga la Ley de Zonas Francas, pero a la vez establece a un régimen transitorio que deberá ser precisado vía reglamento y tendrá con toda certeza un impacto sobre la Zona Franca del Aeropuerto Mariscal Sucre.

3.2 En el plano judicial, no existe ninguna demanda pendiente en contra de nuestra empresa.

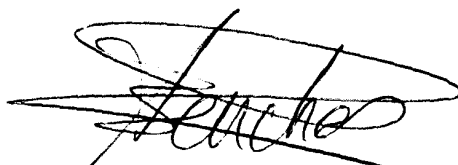
4. CONCLUSION Y PERSPECTIVAS

Durante el año 2010, a pesar de haber lamentado la salida de un cliente importante, hemos logrado mantener una producción muy comparable con la del año 2009. Tuvimos que enfrentar y resolver algunos temas importantes, pero al mismo tiempo el panorama para asegurar el traslado de nuestras operaciones al nuevo aeropuerto se ha esclarecido y se espera una definición más precisa en el transcurso de 2011, tanto de parte de la concesionaria Quiport, como de parte de los actores en presencia.

Este año será un año de transición en dos ámbitos importantes: 1. La migración del sistema contable a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), para lo cual se presenta el plan de implementación y capacitación, de conformidad con las Resoluciones pertinentes de la Superintendencia de Compañías; y 2. La planificación para el cambio de aeropuerto.

Esperamos poder contar con una producción sostenida para poder acompañar estos cambios importantes.

Quito, 30 de Marzo de 2011



Annie B. RAULT
DIRECTORA GENERAL

