



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Licenciada en
Contabilidad y Auditoría C. P. A.

Tema:

“La NIIF 16 arrendamientos y el efecto financiero en las empresas de transporte
aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador”

Autora: Moreira Tixilema, María Isabel

Tutor: Dr. Coba Molina, Edison Marcelo

Ambato – Ecuador

2022

APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Dr. Edison Marcelo Coba Molina con cédula de identidad No. 180316150-2, en mi calidad de Tutor del proyecto de investigación sobre el tema: **“LA NIIF 16 ARRENDAMIENTOS Y EL EFECTO FINANCIERO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO, MARÍTIMO Y TERRESTRE DEL ECUADOR”**, desarrollado por María Isabel Moreira Tixilema, estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Por lo tanto, autorizo la presentación del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, junio 2022.

TUTOR

Dr. Edison Marcelo Coba Molina

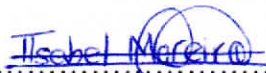
C.I. 180316150-2

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, María Isabel Moreira Tixilema con cédula de identidad No. 180447376-5, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto de investigación, bajo el tema: **“LA NIIF 16 ARRENDAMIENTOS Y EL EFECTO FINANCIERO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO, MARÍTIMO Y TERRESTRE DEL ECUADOR”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos, conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este Proyecto de Investigación.

Ambato, junio 2022.

AUTORA



.....
María Isabel Moreira Tixilema

C.I. 18447376-5

CESIÓN DE DERECHOS

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este proyecto de investigación, un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi proyecto de investigación, con fines de difusión pública; además apruebo la reproducción de este proyecto de investigación, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autora.

Ambato, junio 2022.

AUTORA



.....
María Isabel Moreira Tixilema

C.I. 18447376-5

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

El Tribunal de Grado, aprueba el proyecto de investigación, sobre el tema: “**LA NIIF 16 ARRENDAMIENTOS Y EL EFECTO FINANCIERO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO, MARÍTIMO Y TERRESTRE DEL ECUADOR**”, elaborado por María Isabel Moreira Tixilema, estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, junio 2022.

Dra. Mg. Tatiana Valle

PRESIDENTE

Dra. Rocío Cando

MIEMBRO CALIFICADOR

Ing. Priscila Campos

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación está dedicado de manera en especial a mis padres, Luz María y Raúl por ser un reflejo en mi vida de lucha, esperanza, apoyo incondicional, amor, y en definitiva los impulsores de mi formación académica.

A mis hermanos Cristian y Cristina que me brindaron palabras de aliento para no claudicar y seguir adelante en consecución de mis metas.

A mis amigos y familiares que me acompañaron durante el transcurso de esta etapa importante de mi vida.

María Isabel Moreira Tixilema

AGRADECIMIENTO

A Dios por ser la piedra angular que me fortaleció en sabiduría y perseverancia día tras día.

A la Facultad de Contabilidad y Auditoría que por medio del trabajo excepcional de los docentes en impartir sus conocimientos con dedicación me permitieron crecer académicamente. Al Dr. Edison Coba por su colaboración y tiempo dedicado en el desarrollo del trabajo investigativo.

María Isabel Moreira Tixilema

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TEMA: “LA NIIF 16 ARRENDAMIENTOS Y EL EFECTO FINANCIERO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO, MARÍTIMO Y TERRESTRE DEL ECUADOR”

AUTORA: María Isabel Moreira Tixilema

TUTOR: Dr. Edison Marcelo Coba Molina

FECHA: Junio 2022

RESUMEN EJECUTIVO

Las normas internacionales de información financiera se han actualizado últimamente, entre ellas se encuentra la NIIF 16 que a partir del 1 de enero de 2019 las compañías deben capitalizar los arrendamientos. Por tal cuestión la presente investigación está destinada a evaluar el impacto financiero que genera la adopción de NIIF 16 en el sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre. La población de estudio abarca a 52 empresas del Ecuador que tienen su actividad económica dentro del sector de transporte, acotando que de ellas 44 compañías fueron seleccionadas para la muestra en consideración al criterio del investigador. En primera instancia se empleó una ficha de observación que facilitó la recopilación de los datos de los estados financieros de 2017 a 2020 obtenidos del portal de información de la Superintendencia de compañías, valores y seguros para analizar los cambios ocasionados en las partidas de arrendamientos del balance de situación y estado de resultados. Además, se realizó una evaluación del efecto financiero mediante los índices de solvencia y rentabilidad. Finalmente se utilizó la prueba de Wilcoxon para dar validez a los cambios significativos presentados en las cifras y métricas financieras. Los resultados señalaron una variación en las partidas del activo con el 4,03 por ciento, del pasivo con 2,28 por ciento, y del total de costos y gastos con el 3,03 por ciento; adicional se obtuvo un incremento del 18 por ciento en el ROA, y del 25 por ciento en el ROE. En conclusión, se determinó un impacto financiero significativo por la aplicación de la NIIF 16.

PALABRAS DESCRIPTORAS: ARRENDAMIENTOS, INDICADORES FINANCIEROS, CAPITALIZACIÓN, SECTOR TRANSPORTE.

**TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDITING
ACCOUNTING AND AUDITING CAREER**

TOPIC: “IFRS 16 LEASES AND THE FINANCIAL EFFECT ON AIR, MARITIME AND LAND TRANSPORT COMPANIES IN ECUADOR”

AUTHOR: María Isabel Moreira Tixilema

TUTOR: Dr. Edisson Marcelo Coba Molina

DATE: June 2022

ABSTRACT

International financial reporting standards have been updated lately, among them is IFRS 16, which as of January 1, 2019, companies must capitalize leases. For this reason, this research is intended to evaluate the financial impact generated by the adoption of IFRS 16 in the air, maritime and land transport sector. The study population includes 52 companies in Ecuador that have their economic activity within the transport sector, it should be pointed out that 44 companies were selected based on the researcher's judgment. Firstly, an observation sheet was used that facilitated the collection of data from the financial statements from 2017 to 2020 obtained from the information portal of the Superintendence of Companies, Securities and Insurance to analyze the changes caused in the items of the balance sheet and income statement. In addition, an evaluation of the financial effect was carried out using the solvency and profitability ratios. Finally, the Wilcoxon test was used to validate the significant changes presented in the figures and financial metrics. The results indicated a variation in the asset was 4,03 percent, liabilities was 2,28 percent, and total costs and expenses was 3,03 percent; In addition, ROA ratios increased by 18 percent and the ROE ratios increase by 25 percent. In conclusion, a significant financial impact was determined by the application of IFRS 16.

KEYWORDS: LEASES, FINANCIAL INDICATORS, CAPITALIZATION, TRANSPORT SECTOR.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
PÁGINAS PRELIMINARES	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
CESIÓN DE DERECHOS.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
RESUMEN EJECUTIVO	viii
ABSTRACT.....	ix
ÍNDICE GENERAL	x
ÍNDICE DE TABLAS	xii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xiii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiv
CAPÍTULO I.....	1
INTRODUCCIÓN	1
1.1 Justificación.....	1
1.1.1 Justificación teórica	1
1.1.2 Justificación metodológica	4
1.1.3 Justificación práctica.....	5
1.1.4 Formulación del problema de investigación.....	5
1.2 Objetivos	5
1.2.1 Objetivo general.....	5
1.2.2 Objetivos específicos	5
CAPÍTULO II	7
MARCO TEÓRICO	7
2.1 Revisión de literatura.....	7
2.1.1 Antecedentes investigativos.....	7
2.1.1.1 Fuga en la veracidad de información por arrendamientos fuera de balance.....	7
2.1.1.2 Sectores afectados en la aplicación de la NIIF 16.....	9

2.1.1.3 Incidencia en la situación financiera de la capitalización de arrendamientos operativos	12
2.1.2 Fundamentos teóricos	16
2.2 Hipótesis	35
CAPÍTULO III	36
METODOLOGÍA	36
3.1 Recolección de la información	36
3.2 Tratamiento de la información.....	40
3.3 Operacionalización de las variables.....	41
CAPÍTULO IV	44
RESULTADOS	44
4.1 Resultados y discusión.....	44
4.1.1 Caso de implementación de la NIIF 16 arrendamientos	44
4.1.2 Efecto de la NIIF 16 en las partidas de los estados financiera del año 2019 y 2020	52
4.1.3 Análisis financiero del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre	56
4.1.3.1 Indicadores de solvencia.....	56
4.1.3.2 Indicadores de rentabilidad.....	64
4.2 Verificación de la hipótesis.....	73
4.3 Limitaciones del estudio	76
CAPÍTULO V	78
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	78
5.1 Conclusiones	78
5.2 Recomendaciones	79
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	81
ANEXOS	90

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
Tabla 1. Sectores industriales	11
Tabla 2. Elementos de arrendamiento.....	16
Tabla 3. NIIF 16 vs NIC 17	28
Tabla 4. Derechos y compromisos de las partes	30
Tabla 5. Matriz de información financiera	39
Tabla 6. Indicadores financieros por empresa	39
Tabla 7. Indicadores financieros por tipo de transporte.....	39
Tabla 8. Partidas de arrendamiento con NIIF 16	39
Tabla 9. Variable independiente: NIIF 16 arrendamientos.....	42
Tabla 10. Variable dependiente: Efecto financiero.....	43
Tabla 11. Datos del contrato	44
Tabla 12. Asiento inicial de activo y pasivo por arrendamiento.....	46
Tabla 13. Depreciación del activo por derecho de uso	46
Tabla 14. Amortización del pasivo por arrendamiento.....	46
Tabla 15. Asiento del tratamiento posterior del activo por derecho de uso.....	47
Tabla 16. Asiento del tratamiento posterior del pasivo por arrendamiento.....	47
Tabla 17. Estado de situación financiera del año 2019 y 2023.....	49
Tabla 18. Estado de resultados del año 2019 y 2023.....	50
Tabla 19. Cambios en las cuentas por aplicación de la NIIF 16.....	51
Tabla 20. Efecto en las partidas de los estados financieros de 2019 por la NIIF 16	53
Tabla 21. Efecto en las partidas de los estados financieros de 2020 por la NIIF 16	55
Tabla 22. Indicadores de solvencia	63
Tabla 23. Indicadores de rentabilidad	71
Tabla 24. Variación en indicadores de solvencia y rentabilidad	72
Tabla 25. Contrastación de hipótesis de la razón financiera ROA antes y después de la adopción de NIIF 16.....	73
Tabla 26. Contrastación de hipótesis de la razón financiera ROE antes y después de la adopción de NIIF 16.....	74
Tabla 27. Contrastación de hipótesis de propiedad planta y equipo antes y después de la adopción de NIIF 16.....	75
Tabla 28. Contrastación de hipótesis de gastos de operación antes y después de la adopción de NIIF 16.....	76

ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
Gráfico 1. Proceso de la norma de arrendamiento	18
Gráfico 2. Reconocimiento contrato de arrendamiento	25
Gráfico 3. Costo inicial del activo	26
Gráfico 4. Costo inicial del pasivo.....	26
Gráfico 5. Modificación en balances del arrendatario	27
Gráfico 6. Apalancamiento por empresa.....	57
Gráfico 7. Apalancamiento por tipo de transporte	58
Gráfico 8. Endeudamiento por empresa.....	60
Gráfico 9. Endeudamiento por tipo de transporte	62
Gráfico 10. ROA por empresa.....	65
Gráfico 11. ROA por tipo de transporte.....	67
Gráfico 12. ROE por empresa	68
Gráfico 13. ROE por tipo de transporte	70

ÍNDICE DE ANEXOS

CONTENIDO	PÁGINA
Anexo 1. Estructura financiera de las compañías de transporte año 2017.....	90
Anexo 2. Estructura financiera de las compañías de transporte año 2018.....	91
Anexo 3. Estructura financiera de las compañías de transporte año 2019.....	92
Anexo 4. Estructura financiera de las compañías de transporte año 2020.....	93
Anexo 5. Indicadores de solvencia y rentabilidad del año 2017 al 2020.....	94
Anexo 6. Promedio de indicadores de solvencia y rentabilidad antes y despues de la NIIF 16	95

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 Justificación

1.1.1 *Justificación teórica*

Las empresas en la actualidad se encuentran en una zona de interrelación, en la cual existe un mercado mundial que permite a todas ellas establecer lazos comerciales sin barreras ni limitaciones con facilidad de la tecnología. En consecuencia, es necesario que las empresas intercambien información íntegra y comparable, a través de las Normas Internacionales de Información Financiera [NIIF] (Castro et al., 2020).

En concordancia con lo mencionado, Chávez & Herrera (2018) recalcan que la importancia se basa en suministrar información de los estados financieros con características de uniformidad, transparencia y universalización. De esta manera generan que al momento de evaluar los reportes financieros no existan restricciones en su comprensión debido a la localidad.

Las NIIF son lineamientos contables de gran relevancia para las empresas a nivel nacional e internacional, ya que reglamentan la información a presentarse en los estados financieros. De acuerdo a la coyuntura que tienen las normas en las industrias el presente documento estuvo destinado al estudio específico de la NIIF 16 arrendamientos; en aras a conocer el efecto que causa su aplicación con respecto a la situación financiera de las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador (Pincay et al., 2017).

El marco que engloba la NIIF 16 indica que el alcance de la norma rige para todos los arrendamientos incluidos los arrendamientos de activos de derechos de uso en subarriendo. Sin embargo, se exceptúan los arrendamientos de activos biológicos que se contempla en la NIC 41, derechos en arrendamientos de licencias de la NIC 38, acuerdos de concesión de servicios dentro de la CINIIF 12, licencias de propiedad

intelectual de la NIIF 15 y acuerdos para la exploración o uso de minerales, petróleo, gas natural y recursos no renovables (International Accounting Standards Board (IASB), 2019).

Vinculado a la trascendencia que tienen las Normas Internacionales de Información Financiera en las entidades; el tratamiento a la contabilidad de arrendamientos se lleva un margen de peso significativo que se justifica por las múltiples transacciones que se realizan en la economía global. Atendiendo a dichas consideraciones Gill de Albornoz Noguera et al. (2017) menciona que de acuerdo con Leaseurope los arrendamientos en Europa durante el año 2014 se tornaron en un aumento de más de 275.000 millones de euros que representa el 2% de PIB (Producto Interno Bruto) de la Unión Europea.

En efecto, un acuerdo de arrendamiento se encuentra dentro de los contratos más utilizados en el entorno comercial. La razón se debe a que las entidades no cuentan con el suficiente capital para adquirir un activo y además evitar riesgos en el deterioro del bien. Por los motivos expuestos en la importancia de NIIF 16 fue necesario identificar la definición de arrendamiento. Según el aporte de Vásquez (2017) es un acuerdo que contraen dos partes involucradas, donde el arrendatario obtiene un beneficio económico y el poder sobre el activo identificado, que concede el arrendador a cambio de una contraprestación.

La mencionada norma establece como objetivo determinar los parámetros de reconocimiento, medición, y presentación de información con respecto a los arrendamientos para que reflejen de modo transparente las transacciones realizadas por el arrendador y el arrendatario (International Accounting Standards Board (IASB), 2019).

A pesar, de que la mayoría de empresas optan por arrendar un bien es notable que las del sector de transporte tienen contratos de gran magnitud. Por el hecho de que estos adquieren activos como barcos, aeronaves, camiones y otros vehículos de transporte. En adición, se destaca que el estudio de este tipo de contratos tiene un particular tratamiento, porque dichas industrias arriendan activos en conjunto con el

mantenimiento y seguro. Dato que debe ser contabilizado por el arrendatario de manera separada al gasto por arrendamiento (PricewaterhouseCoopers, 2018).

En un análisis realizado por Europe Economics (2017) se determinó que los tres sectores con mayor afectación en los índices financieros por la aplicación de la NIIF 16, son: aerolíneas, comercio minorista y turismo. La razón que lleva a estas industrias a catalogarse en esta clasificación es por su alto nivel de arrendamiento, y por lo cual genera más obligaciones y aumento en sus activos en los estados financieros.

En esa misma línea se integra la comparabilidad de los cambios que suscitaron la nueva aplicación de NIIF 16 con respecto a la precedente norma NIC 17, otorgando que incida en ciertas implicaciones financieras en las empresas del Ecuador. De acuerdo con Lambreton & Rivas (2017) la primordial modificación que se realizó a la normativa en el reconocimiento por parte del arrendatario del activo de derecho de uso y el pasivo por arrendamiento. En lugar de contabilizar únicamente el gasto por arrendamiento, por consiguiente, es transcendental revisar las implicaciones que se derivan del nuevo modelo de registro contable.

Asimismo, Guijarro & Cortés (2019) resaltan que la contabilidad de los arrendatarios es afectada en el balance de situación financiera por el aumento en el importe de los activos de derecho de uso. De igual manera en un incremento del pasivo por el valor vinculado a las obligaciones financieras que se sustraen del contrato. En el caso del estado de pérdidas y ganancias existe un aumento en los resultados de explotación y del EBITDA, mientras que en el estado de flujos del efectivo se procede a realizar una reclasificación de los conceptos. Además, es preciso mencionar que la contabilidad del arrendador no tiene modificaciones, puesto que se mantiene la modalidad de registro contable de la precedente norma.

Con referencia a la aportación de Molina & Mora (2015) la nueva normativa suprime la contabilidad de arrendamiento dual (operativo, financiero) y pone en marcha un único modelo de contabilidad. En adición con la aplicación de la norma, uno de los factores que se verán afectados es el incremento del índice de endeudamiento de las entidades.

Sin lugar a duda la aplicación de la nueva norma de arrendamiento incorpora varios desencadenamientos en la contabilidad, los cuales serán reflejados en la situación financiera de las industrias. En palabras de Molina & De Vicente (2020) la NIIF 16 ha incorporado en su estructura normativa nuevos elementos. Tales como modificaciones contractuales, estimaciones, cuotas variables y opciones de plazo, permitiendo obtener homogeneidad en la información.

1.1.2 Justificación metodológica

En la investigación se utilizó la fuente documental - bibliográfica que estuvo apoyada en la búsqueda de datos secundarios. Con referencia a ello, los principales elementos de información fueron los estados financieros y sus respectivas notas de los periodos fiscales que transcurren de 2017 a 2020 de las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador. La información estuvo disponible dentro del portal de la Superintendencia de compañías, valores y seguros, facilitando la recolección en la elaboración de la base numérica de manera confiable.

Por otra parte, se usaron fuentes electrónicas, como páginas web de instituciones públicas que disponían de material acerca de la NIIF 16 arrendamientos. En este caso la entidad International Accounting Standards Board (IASB) y el grupo internacional KPMG contribuyeron con información completamente verídica y útil. Adicionalmente los artículos publicados por las revistas como Deloitte, Scopus y Redalyc formaron parte de los documentos bibliográficos para el presente trabajo de estudio.

En virtud al tratamiento de la información se elaboró una matriz con los datos de los estados financieros de las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre en el transcurso de 2017 a 2020 para conocer el efecto que causan las nuevas partidas de arrendamientos en los saldos del activo, pasivo y gastos. En complemento a ello se calcularon los índices de solvencia y rentabilidad con la finalidad de analizar el impacto de la aplicación de la nueva normativa de arrendamientos en la situación financiera de las compañías. Finalmente se utilizó la prueba estadística no paramétrica

de Wilcoxon con la intención de conocer la relevancia en las diferencias entre las observaciones analizadas antes y después de la adopción de la NIIF 16 arrendamientos.

1.1.3 Justificación práctica

Al abordar el tema propuesto se pretendió desarrollar un estudio preliminar de conocimientos acerca de la NIIF 16 que es de gran utilidad para los lectores de la sociedad, así como también para los estudiantes que quieren instruirse en la aplicación de la norma con información verídica. De esta manera permite a los investigadores de temas semejantes contrastar información y actualizarse de las modificaciones que se han realizado en la normativa. En efecto, se puso a disposición los resultados que se generaron en el estudio, permitiendo al contador analizar las implicaciones que demanda la aplicación de la nueva norma de arrendamientos en las compañías.

En torno a la visión empresarial el presente trabajo aportó relativamente a las compañías del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre con información que permite conocer los cambios suscitados en la situación financiera de las empresas.

1.1.4 Formulación del problema de investigación

¿Cuál fue el impacto de la NIIF 16 arrendamientos en la situación financiera de las empresas de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador?

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo general

Evaluar el impacto financiero de la NIIF 16 en el sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador antes y después de su adopción para la toma de decisiones.

1.2.2 Objetivos específicos

- Identificar los cambios normativos ocasionados en las cuentas por la adopción de la NIIF 16 para un diagnóstico comparativo con la NIC 17.

- Analizar las partidas de los estados financieros de las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador en el transcurso de 2019 y 2020 que se relacionan con la NIIF 16 arrendamientos para la valorización de la situación contable de las empresas.
- Determinar el impacto financiero por la aplicación de la NIIF 16 antes y después de su adopción para la identificación de estrategias financieras a tomar en cuenta en las operaciones de arrendamiento.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Revisión de literatura

2.1.1 Antecedentes investigativos

2.1.1.1 Fuga en la veracidad de información por arrendamientos fuera de balance

Sin lugar a duda el caso Enron causó desconfianza en la información financiera de las empresas frente al público, por ello se promulgaron políticas contables conservadoras a fin de devolver la veracidad en la información. Sin embargo, la contabilidad de arrendamientos con NIC 17 no cumple con el objetivo de reflejar el valor real de la transacción en los balances. Con respaldo a lo mencionado un estudio realizado por Duke et al. (2009) en 366 empresas de 2003 revelaron que al registrar los arrendamientos como operativos se ocultaban en promedio 582 millones de dólares en pasivos que representan el 11% del total de los pasivos, y 450 millones de dólares en activos, es decir, el 4% de los activos. De acuerdo a las evidencias registradas numéricamente, el autor demostró que las empresas continuaban utilizando el arrendamiento operativo en lugar de catalogarlo en arrendamiento de capital para no mostrar los pasivos y activos reales.

En vista a los fraudes contables cometidos en 2001 se iniciaron estudios que recalcan las implicaciones que conlleva tener operaciones fuera de balance. Vinculado a la situación la Comisión de Mercado y Valores (SEC) de EE.UU. en 2005 determinó que aproximadamente 1,25 billones de dólares en obligaciones de arrendamiento no se reconocían en el balance por parte del arrendatario. De este modo se omitió una transparencia nítida e integral en los instrumentos financieros, ocultando los valores que representan la contabilidad de arrendamiento por los activos que se contraen. Así como también las obligaciones en los pagos, por lo tanto, no es información fidedigna para los usuarios de la misma (Securities and Exchange Commission [SEC], 2005).

De igual manera Libby et al. (2005) inciden que de acuerdo a los beneficios que implica dejar el arrendamiento al margen de los reportes, los arrendatarios estructuran los contratos para desviarse de tratar la contabilidad de arrendamientos de capital. Conforme a los datos recabados existe la repercusión en el trabajo de campo, donde se encontró el hallazgo de la subestimación en activos de arrendamiento de capital valorada en 50 millones de dólares equivalente al 4,6% del activo total. Obstaculizando obtener información relevante y confiable para la toma de decisiones de los usuarios de la información. Y entre ellos se encuentran los auditores que dependen de la oportuna divulgación de las cuentas de los estados financieros para evitar errores en las opiniones del dictamen de auditoría.

Sobre el asunto el IASB y el FASB en 2006 incluyeron en su lista de reformas la contabilidad de los arrendamientos, en primera instancia en 2009 se emitió un borrador denominado “Discussion Paper”. Más tarde se agregó en 2010 un segundo borrador que incluía el reconocimiento de activos de derecho de uso y el pasivo por las obligaciones de pago en el arrendamiento. En 2013 se difundió el tercer borrador con el objetivo de tratar el reconocimiento, medición y definiciones de los elementos que engloba el arrendamiento. Por las numerosas reformas que se han suscitado a lo largo del tiempo se menciona que en el proceso de la norma se han incurrido en relevantes planteamientos para el marco de conceptos de arrendamiento. De hecho ha permitido que la legitimidad de la norma este sustentada sobre una sólida base de argumentos teóricos (Bautista et al., 2014).

En discusión al borrador establecido en 2010 Biondi et al. (2011) tienen la visión de que el modelo basado en la propiedad es manipulado de forma generalizada por la administración. Con el fin de no reportar gran cantidad de deuda en los balances, provocando falencias en los sistemas de contabilidad. En base a los defectos mencionados que contiene el modelo actual la propuesta del borrador de implementar el modelo de derecho de uso es convincente con la idea de exponer en los balances datos que sean de calidad. Y así sincrónicamente mitigar las debilidades de distinción entre arrendamientos operativos y financieros. En atención a la contabilidad del

arrendador únicamente los cambios se concretan en registrar los activos arrendados en cuentas por cobrar y los pasivos en ingresos diferidos.

Con referencia a la ampliación en la afectación internacional que comprende la adopción de NIIF 16 se examinan empresas desde la perspectiva de Latinoamérica como es Perú, México, Chile, Brasil y Argentina con información que transcurre de 2003 a 2015. En orientación a contemplar la influencia del grado de calidad de la información que generan los analistas de los estados financieros en dependencia a la aplicación correcta de la norma, y se distingue una notable diferencia entre la normativa contable nacional y la NIIF. En consecuencia, al momento de generar reportes financieros más contundentes para los inversores da lugar a que visualicen los riesgos de invertir en economías en desarrollo. Por ello es óptimo adoptar las normas internacionales que permiten reforzar los puntos débiles de las empresas con la intención de impulsar la inversión en la región de América Latina (Freitas de Moura & Gupta, 2019).

2.1.1.2 Sectores afectados en la aplicación de la NIIF 16

Las reformas que las empresas enfrentan con el cambio de la normativa, las cuales regulan los compromisos de arrendamiento se sitúan en distintos niveles de implicación en consideración a los sectores que contienen mayor cantidad de arrendamientos operativos. Ciertamente, las entidades con mayor impacto son las de retail, que se destacan por el arrendamiento de locales comerciales, las compañías aéreas con el alquiler de los aviones y el sector hotelero con el arrendamiento de los bienes inmuebles (Morales, 2018).

Como complemento a las recientes modificaciones de la norma en 2016 el IASB consolidó nuevos lineamientos de arrendamiento denominado IFRS 16 (International Financial Reporting Standards). En consideración a ello Morales & Zamora (2018) analizan a 646 empresas europeas de distintos sectores durante el año 2015 acotando que la intensidad del impacto en el estado de resultados y del balance dependen del sector de medición. Los sectores con mayor apalancamiento son los hoteles con el 99%, transporte con el 97% y comercio minorista con el 86%, el motivo de afectación

a aquellos sectores es por el nivel de gasto de arrendamiento fuera de balances. En consideración al ROA el impacto sucede por el resultado obtenido en el periodo anterior, y los sectores con un significativo aumento en el índice son el hotelero, comercio minorista y bienes de equipo.

En el umbral del sector de aerolíneas se generó una disminución del 21% de contratos de arrendamiento operativo en el alquiler de aeronaves, equipos de aviación, oficinas, entre otros. Con tal implicación se despliega una rama de ajustes en las principales partidas que engloban al estado de situación financiera. Entre estos se encuentra el aumento de los activos y pasivos que conducen a que el índice de deuda alcance el 70%, lo cual se refleja en los informes de los analistas de préstamos con mayores pasivos para las compañías aéreas. De hecho, la coyuntura propone contrastar entre los beneficios de comprar versus a la opción de arrendar y modificar el plan de negocios de arrendamiento para adecuarse a las conjeturas del actual modelo de arrendamientos (Yu, 2019).

Teniendo en cuenta el documento de propuesta emitido por G4+1 (grupo de regulación contable de Reino Unido, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá y Australia) acerca del reconocimiento de todos los arrendamientos en el balance. Obtuvieron 132 respuestas en una encuesta realizada a empresas de Reino Unido del sector industrial y comercial a razón de su alto nivel de arrendamiento, específicamente las preguntas se destinaron a los usuarios y preparadores (empresas) de la información. Las dos partes claves difieren en las opiniones, en primer lugar, los usuarios están firmemente de acuerdo en aprobar los principios de la propuesta. Por otro lado los preparadores aprueban solo dos principios, y son que únicamente los arrendamientos importantes deben constar en el balance y que debe establecerse un método contable para los hechos económicos de arrendamiento (Beattie et al., 2006).

La búsqueda de evidencias en conocer el resultado que comprende la revelación de los arrendamientos en los estados financieros de ciertos sectores específicos; llevó a PricewaterhouseCoopers (2009) a realizar un estudio a 3.000 empresas de 54 países de todo el mundo en el lapso de 2008. Concretando la magnitud del efecto de los índices de desempeño financiero en los sectores industriales, sector de comercio

minorista, servicios profesionales, transporte y almacenamiento, alojamiento y telecomunicaciones. Al mismo tiempo la investigación corroboró que los sectores inciden en un aumento de la deuda en un promedio del 58% con respecto a los periodos anteriores.

Sobre el asunto la contribución de 90 empresas del sector textil y comercio minorista de Alemania con datos de 2003 y 2004 incide en detectar efectos sobresalientes en los índices que se conectan con el balance de situación. Con vista a los índices financieros de rentabilidad concluye en una disminución de menor alcance con el enfoque de capitalización de arrendamientos. Y en añadidura se concreta un leve cambio en el desempeño empresarial y en los múltiplos de mercado, es decir, en la imagen financiera que representan las acciones hacia los inversores (Fülbier et al., 2008).

En consideración al informe emitido por International Accounting Standards Board [IASB], (2016) para contemplar el predominio de los arrendamientos fuera de balance en las distintas industrias empresariales, se expone en la siguiente tabla el detalle de los sectores con mayor afectación.

Tabla 1. Sectores industriales

Sector industrial	N.º de empresas	Activo total (en millones de dólares)	Valor presente de los pagos futuros por arrendamientos fuera de balance /activos totales
Aerolíneas	50	526.763	22,7 %
Minorista	204	2.019.958	21,4%
Turismo	69	403.524	20,7%
Transporte	51	585.964	11,6%
Telecomunicaciones	56	2.847.063	6,1%
Energía	99	5.192.938	5,5%
Medio de comunicación	48	1.020.317	5,5%
Distribuidoras	26	581.503	4,3%
Tecnología	58	1.911.316	3,0%
Cuidado de la salud	55	1.894.933	2,9%
Otros	306	13.959.223	2,2%
Total	1022	30.943.502	5,4%

Fuente: International Accounting Standards Board [IASB] (2016)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

La variación de los sectores con mayor concentración en el uso de los arrendamientos operativos se define por las industrias con mayor financiamiento en los activos totales.

Por tal motivo las líneas de aviación se sitúan entre las primeras empresas a diferencia de las entidades de salud que incluyen entre sus recursos arrendados a activos de menor envergadura.

2.1.1.3 Incidencia en la situación financiera de la capitalización de arrendamientos operativos

En relación al crecimiento que se ha detectado en los últimos años en los arrendamientos como fuente de financiación para las empresas de todos los tamaños. La Securities and Exchange Commission (SEC) elaboró un análisis a 200 estados financieros que corroboraron la manipulación de las entidades en los estándares de la norma para las ventajas del arrendamiento operativo. Dando lugar que únicamente el 22% de arrendamientos son considerados de capital, es decir, los activos y pasivos que se incluyen en los balances. Y en cuanto a los arrendamientos operativos son medibles en un 63% concluyendo que la reforma de los arrendamientos es prudente en la solución de falta de transparencia en los instrumentos financieros (Sánchez & Salazar, 2010).

Para el seguimiento de los nuevos desafíos en la contabilidad de arrendamientos en los distintos territorios de Europa contribuye la investigación de Wong & Joshi (2015) desarrollada a las principales empresas de Australia durante 2010. En la cual con una aportación diferente a los anteriores estudios se exponen dos subgrupos, el primero las empresas que tienen ingresos positivos y posterior los de ingresos negativos. Dando como resultado que las compañías del primer grupo obtienen un resultado de reducción en el ROA. Mientras que los ingresos negativos exhiben un aumento en el índice financiero, y en tanto que las implicaciones del ROE son a la inversa. Por tal motivo los resultados alcanzados se convierten en herramientas apropiadas en el planteamiento de nuevas estrategias en consecución a un nuevo modelo de contabilidad en arrendamientos.

De acuerdo a la investigación de Bostwick et al. (2013) utilizaron en 2009 los datos numéricos de 5 industrias distintas, acotando que las modificaciones en los estados financieros se deben a las cuentas de activo, pasivo, capital y gastos. También influye

en el índice de la obligación total, y en medida a la disminución de la utilidad neta por capitalización.

A los elementos abordados se suman Bennett & Bradbury (2003) con el análisis a 38 empresas de la Bolsa de Valores de Nueva Zelanda que se distingue por tener un entorno institucional acorde a las Normas Internacionales de Contabilidad. Permitiendo que el estudio se aplique a empresas internacionales. En aras a comprobar el impacto de la capitalización de arrendamiento el investigador determinó que los resultados principales se obtienen en la materialidad de pasivos y activos. Asimismo, muestra que existe mayor apalancamiento y disminución en los índices de rentabilidad y liquidez.

Otra forma de contribuir a la literatura de arrendamientos es la investigación elaborada por Altamuro et al. (2014) destinada a analizar el impacto que causan los arrendamientos operativos en el riesgo crediticio en las instituciones financieras. Las entidades referidas son las principales usuarias de la información, con tal motivo se abordaron los préstamos de 5.812 empresas durante los años de 2000 a 2009. En la investigación se evidenció que las instituciones usan el arrendamiento operativo para detallar la evidencia de que los prestamistas utilizan las calificaciones crediticias con el fin de medir el efecto que produce los arrendamientos operativos. No obstante, a las empresas que no contienen un historial crediticio se les evalúan los indicadores financieros que se ajustan a la capitalización de los arrendamientos operativos. Por ello es vital que las empresas mejoren la revelación de las partidas que describen el contrato de arrendamiento.

Los criterios emitidos en distintas partes del mundo comparten similares cuestiones con respecto a la norma de arrendamientos. Para el caso se utilizó como muestra a 19 empresas de Indonesia en el transcurso del periodo de 2008-2011, demostrando que la no capitalización de los arrendamientos operativos genera una transcendencia notable en los indicadores económicos y financieros de las entidades. En efecto desemboca en el sesgo de los estados financieros, y en cuanto a ello provoca la dificultad en la comparabilidad entre las empresas, debido a la falta de igualdad con las compañías que no arriendan y con las que se registran como arrendamiento de capital. En adición

se recalca que los factores que repercuten a que las entidades elijan el arrendamiento operativo son el nivel de desempeño, el tamaño de la empresa y el valor del activo fijo (Nuryani et al., 2015).

La institución ACCA (Association of Chartered Certified Accountants) alude a una preocupación por el modelo de derecho de uso propuesto por IASB. En el cual primeramente las entidades que tengan numerosos arrendamientos operativos incurrirían en costos para el cumplimiento del nuevo modelo. Y posterior la implicación se reflejaría particularmente en los estados financieros del arrendatario. Consecuentemente ACCA propone establecer mejoras en la guía denominada NIC 17, considerando establecer lineamientos que distingan de mejor manera la división entre arrendamientos operativos y financieros (Association of chartered certified accountants, 2014).

En referencia a la temática de estudio con respecto al impacto que genera la aplicación de la NIIF 16 arrendamientos en la situación financiera se recabó información de artículos a nivel nacional e internacional que sirven de orientación para el trabajo investigativo. A continuación, se presentan los principales resultados de las investigaciones:

En consideración al estudio realizado por Barral et al. (2014) muestra que durante el periodo de 2005 se realizó un análisis a 105 empresas con el fin de determinar el efecto que tiene la capitalización de los arrendamientos operativos en la situación financiera, y en la cual se constató que influye en la reducción del ROA (Rentabilidad de los activos) en un valor de 13%, mientras que existe un aumento del 58% en el índice de endeudamiento. En adición se evidenció que del total de contratos de arrendamiento se destinan la mayoría a la clasificación de arrendamientos operativos en un 67% con respecto a los financieros, en medida se debe por la facilidad de evitar los riesgos que conlleva el control total de los activos.

Con referencia en la cuestión de la implementación del nuevo estándar de arrendamientos Fitó et al. (2013) investigó el impacto en 52 empresas españolas en el periodo fiscal de 2008 a 2010. En el trabajo investigativo se comprobó el impacto que

causa la aplicación de la NIIF 16 en la estructura financiera de las entidades españolas, específicamente el investigador resalta que en el Retorno sobre el activo (ROA) y en el Retorno sobre el patrimonio (ROE), proyectan resultados positivos, y de esta manera se crea otra imagen en los usuarios de la información.

Partiendo de los supuestos anteriores con un ángulo desde Colombia, Díaz & Gómez (2020) proyectan los cambios producidos por la modificación de la norma de arrendamientos de NIC 17 a NIIF 16, en los estados financieros de 2018 en la empresa Colombia Telecomunicaciones. Concurriendo a que el margen de utilidad (EBITDA) maximice su valor en 1,6%, es decir, repercute en el mejoramiento del desempeño económico. Otro indicador que es valorado por los inversionistas es la rentabilidad de los activos (ROA) alcanzando la reducción en 1,3%, consecuentemente disminuye la rotación de activos por ventas.

En las empresas de la bolsa de valores de México en el periodo de 2016 definen al igual que previos estudios la dimensión que acarrea la incorporación de la norma de arrendamientos. En lo que concierne a la utilidad operativa se incrementa su valor por motivo de la eliminación del gasto arrendamiento que supera en el importe a la nueva cuenta de gasto por depreciación de activos por derecho de uso. No obstante, la utilidad neta tiende a un aumento o disminución de acuerdo al gasto por interés del pasivo. Entre los panoramas que se visualizan es la falta de cumplimiento en los convenants, es decir, en los indicadores que figuran en los acuerdos de préstamos exponiendo a instaurar nuevos parámetros que eleven los márgenes de rentabilidad, y así evitar intervenciones en el mercado financiero (Lambreton & Rivas, 2019).

Las empresas de Ecuador contraen afectación en el estudio hipotético de aplicar la NIIF 16 en su contabilidad. En un mecanismo para cuantificar la situación financiera de las entidades se evaluó los contratos del periodo 2018 y 2019 con efecto retroactivo en el nuevo estándar de contabilidad. Concluyendo en dos escenarios de los indicadores financieros, donde el EBITDA, EBIT, el apalancamiento, y el endeudamiento patrimonial se tornan a un aumento, recabando en una mayor solvencia. Mientras que la incidencia contraria sucede en el endeudamiento, en la cobertura del interés y rotación de activo. Y en relación al costo de capital promedio

ponderado existe una contraposición por el cambio en la deuda y apalancamiento, en síntesis los niveles del cambio disminuyen en consecución con el tiempo de cumplimiento de los contratos (Aguirre et al., 2021).

2.1.2 Fundamentos teóricos

Arrendamientos

En las últimas décadas el arrendamiento se ha convertido en una transacción de alta demanda entre empresarios. De este modo tomando palabras de González (2000) el arrendamiento se materializa entre el arrendador quien concede un bien o servicio por un tiempo determinado y el arrendatario quien se sujeta a una obligación por el goce temporal del bien arrendado a cambio de un precio fijo que es establecido por ambas partes.

En concordancia con Arnau (2009) el arrendamiento es un acto de administración que el arrendador ha de concurrir con la finalidad de aprovechar al máximo la gestión de sus bienes. Y por medio de la otra parte involucrada en el contrato, la cual se denomina arrendatario se obtiene un beneficio monetario por el tiempo de uso del bien.

Características del contrato de arrendamiento

El contrato de arrendamiento reúne en su función económica y jurídica ciertas características imprescindibles para que se concrete su esencia del goce temporal de un bien o servicio. De acuerdo al aporte de González (2000) los principales elementos del contrato de arrendamiento son los siguientes:

Tabla 2. Elementos de arrendamiento

Característica	Descripción
Consensual	Es la manifestación de un acuerdo explícito entre ambas partes que intercambian derechos y obligaciones recíprocas.
Bilateral	Se origina de una obligación correlativa, es decir, del cumplimiento efectivo entre el arrendador y el arrendatario.
Oneroso	Existe un fin de lucro monetario para llevar a cabo el correspondiente compromiso de arrendamiento.
Conmutativo	Se mantiene la igualdad en responsabilidad de las obligaciones contraídas por las partes involucradas.
Principal	Contiene en su hecho económico la propia finalidad jurídica y económica.

Formal	El acuerdo se expresa fielmente en un documento lícito y oficial.
---------------	---

Fuente: González (2000)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Evolución de la contabilidad de arrendamientos

En referencia a los conocimientos de Gil (2018) menciona que la normativa que rige la contabilidad de arrendamientos ha incurrido en distintas etapas de evolución por los cambios que han procesado las entidades. Tales como aspectos económicos, sociales, políticos y éticos. De este modo se han inmiscuido en aplicar nuevos estándares para acoplar la legislación arrendataria a los cambios transitorios y así transparentar los hechos económicos en los estados financieros. Las siguientes aristas corresponden al tratamiento contable que en los últimos años ha incorporado el arrendamiento:

- Contabilizar a todos los arrendamientos en partidas de gasto para el arrendatario y como ingreso en el caso del arrendador.
- Clasificar los arrendamientos en dos tipos, en arrendamientos financieros los cuales indican el traspaso de los riesgos y beneficios inherentes del activo al arrendatario. En cambio, los arrendamientos operativos incluyen en sus contratos únicamente la transmisión de los beneficios económicos en donde el arrendador recibirá una prestación económica.
- Distinguir un solo modelo de contabilidad, es decir, todos los arrendamientos deberán reconocer el activo de derecho de uso y los pasivos por arrendamientos en sus balances financieros.

De conformidad con Molina & Mora (2015) la trayectoria del proceso normativo del arrendamiento reúne varias etapas de desarrollo cronológico que inicia desde el año 1996 al 2016 como se señala en el gráfico 1:

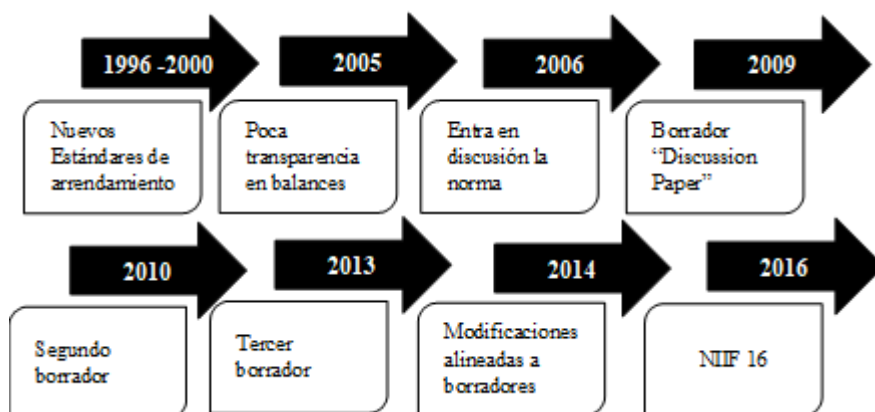


Gráfico 1. Proceso de la norma de arrendamiento

Fuente: Molina & Mora (2015)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

En primera instancia la norma FAS 13 (Financial Accounting Standards) fue emitida en 1976 para reglamentar el reconocimiento, medición, alcance y objetivo de la contabilidad de arrendamientos. La normativa está dividida en 4 secciones, que se trata de arrendamientos, de arrendamientos operativos, arrendamientos de capital y por último ventas con arrendamiento posterior. Y en adición a ello cada una contiene objetivos y requerimientos en dos perspectivas diferentes tanto del arrendador y arrendatario. En conjunto con la ley se establecieron adicionales fuentes informativas como son los boletines técnicos y las interpretaciones realizadas por la FASB (Financial Accounting Standards Board) acerca del arrendamiento en general, arrendamiento financiero y la respectiva terminología en materia de arrendamiento (Vásconez, 2016).

La NIC 17 Arrendamientos fue publicada en 1997 por el Consejo del IASC que sustituyó a la original NIC 17 Contabilización de arrendamiento de 1982, el principal motivo de sustitución se debe al nuevo contexto de cambios identificados en el entorno empresarial. Las primordiales modificaciones llevadas a cabo con respecto a la norma original se identifican en los siguientes puntos:

1. En la definición de arrendamientos los arrendadores traspasan el uso de un activo por el pago de una renta, en la actual NIC se cambia renta por el concepto de suma única de dinero.

2. La clasificación de los arrendamientos precisa en reconocer los riesgos y beneficios del activo al arrendador o arrendatario y de acuerdo a la precedente ley se proporcionaba ejemplos para identificar el tipo de arrendamiento. En la nueva NIC incorporaron indicadores adicionales explícitos para la correcta clasificación.
3. El término de vida útil fue reemplazado por vida económica en conocimiento de que el activo durante su duración productiva está en la posibilidad de ser utilizado por varios usuarios.
4. Incorporación en el importe del activo por los costos directos que contrae el arrendador para acceder y asegurar el contrato de arrendamiento con el arrendatario.
5. Reconocer los ingresos financieros por parte del arrendador en un único método de inversión neta para identificar los arrendamientos financieros.
6. Se suprime de la norma las guías para el tratamiento en el posible deterioro del activo arrendado.
7. Detallar de manera precisa la conciliación del total de pagos de arrendamiento por los pasivos financieros de operación y la conciliación por el valor de la inversión del arrendamiento en intervalos de tiempo de un año, cinco años y más de cinco años con el fin de mejorar la transparencia de información de las dos partes involucradas (arrendador y arrendatario).

El objetivo de la norma es determinar los parámetros pertinentes en el arrendador y arrendatario con el fin de la contabilización y revelación oportuna referente a los arrendamientos operativos y financieros (IFRS Foundation, 2014).

Al igual que en Estados Unidos las disposiciones reglamentarias de contabilidad de arrendamientos ocuparon un rol decisivo para controlar oportunamente los movimientos económicos en leases. Países de Europa como Reino Unido en 1984 establecieron la normativa SSAP 21 destacada por los lineamientos en capitalizar los activos destinados a arrendamientos financieros, y de esta manera brindar información de utilidad para los usuarios. Dentro del marco normativo determinan la conceptualización de términos en aras a la comprensión idónea del escenario

legislativo que inicia desde la denominación de arrendamientos hasta los costos directos iniciales relacionadas con los costos asumidos en la negociación del arrendamiento (The institute of chartered accountants, 1984).

En el año de 1996 la entidad FASB se incorporó al grupo G4+1 con el afán de publicar un documento denominado, Contabilidad de arrendamientos: un nuevo enfoque, el cual fue escrito por Warren McGregor, director ejecutivo de la entidad Australian Accounting Research Foundation. En el informe emitido se realiza críticas a la norma SFAS 13 por la falta de importancia en los derechos y obligaciones que contraen todos los contratos de arrendamiento sin distinción alguna, por ello indica que tanto los pasivos como los activos que surgen del arrendamiento deben tomarse en cuenta en el balance (Monson, 2001).

Además, es preciso señalar que durante el año 2001 y 2002 ocurrieron hechos indignantes en la contabilidad de empresas renombradas, que hicieron mermar la confianza brindada en los estados financieros como también en la ética de los administradores. En definitiva, se aprobó la Ley Sarbanes-Oxley con motivo de fortalecer las brechas en la normativa contable. Con disposición a la sección 401(c) exhorta a la Comisión de la Bolsa de valores (SEC) a elaborar un informe que abarque la dimensión que acarrear los acuerdos fuera de balance. Y en tal caso los arrendamientos son estándares de revisión en la implementación de reformas que mejoren sustancialmente la información financiera (Securities and Exchange Commission [SEC], 2005).

En conformidad a los escándalos corporativos suscitados durante el siglo XXI, el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) conjuntamente con el Consejo de Normas de Contabilidad Financiera (FASB) concretaron en el transcurso de 2004 realizar un proyecto de revisión de sus marcos conceptuales en el desarrollo del reglamento de arrendamiento. En el proceso de fortalecer la norma establecieron tres borradores, el primero en 2009 denominado “Discussion Paper”, un año más tarde emitieron el documento “Exposure Draft” y en el año 2013 publicaron el último borrador definido con el nombre de “Basis for Conclusions Exposure Draft” (Kabir & Rahman, 2018).

Con la mirada fija en las críticas recibidas al existente modelo contable para arrendamientos, las Juntas de IASB y FASB determinaron el proyecto “Discussion Paper” en 2009 con la finalidad de efectuar cambios en la contabilidad del arrendatario sustentando que los usuarios de la información no disponen de una imagen verídica de la economía en las entidades. De tal manera que los usuarios deben realizar ajustes en los estados financieros para asemejar la realidad financiera, pero en la mayoría de los escenarios no es suficiente. Y consecuentemente a ello el borrador plantea reajustes que inician con la identificación del derecho de uso de la propiedad arrendada que representa un activo y con la obligación que surge de los pagos de alquiler por motivo de un pasivo. El argumento que respalda las dos partidas del contrato de arrendamiento es que concuerdan con la definición del activo y pasivo que se encuentran en el Marco para la Preparación y Presentación de Estados Financieros del IASB y la Declaración de Conceptos No. 6 Elementos de los Estados Financiero del FASB. Es decir, el derecho de uso tiene las siguientes características en común con el activo:

- La empresa controla un recurso o beneficio económico
- Se origina de un evento pasado
- Obtención de un beneficio económico futuro

De manera similar las obligaciones cumplen con las mismas características elementales del pasivo:

- Existe una responsabilidad presente de la empresa
- Surge de un hecho pasado
- La obligación se disipa con la salida de beneficios económicos

Otra medida que sugieren los consejos internacionales es eliminar la clasificación de arrendamientos operativos y financieros con el propósito de tener un único modelo de arrendamiento. Así subsanar la repercusión negativa en los estados financieros y paralelamente posibilite una mejor comparación con las empresas que compran activos para las operaciones industriales y comerciales (International Accounting Standards Board [IASB] & Financial Accounting Standards Board [FASB], 2009).

El segundo borrador “Exposure draft” emitido en 2010 indica que el arrendador y el arrendatario deben poner en práctica dentro de su contabilidad la modalidad de derecho de uso de todos los arrendamientos, incluidos los activos por subarrendamiento. La base de medición de los activos y pasivos se concretan en el periodo de arrendamiento más largo y en las técnicas de los pagos de arrendamiento.

La propuesta se basa en que el arrendatario reconozca los activos y pasivos que genera el acuerdo en el lapso del alquiler. En cambio, con respecto al arrendador presenta dos enfoques: un enfoque de obligación de desempeño caracterizado por el simple hecho de que el arrendador conserva los riesgos y beneficios económicos inherentes al activo rentado, por el cual el arrendador reconoce el pasivo, el activo subyacente, y también los beneficios de obtener pagos por el arrendamiento. El enfoque de baja de cuentas se califica cuando los riesgos y beneficios económicos traspasan al arrendatario de modo que el procedimiento es eliminar el derecho sobre el activo subyacente, y reconocer el activo residual que equivale al derecho de uso por el bien arrendado al terminar el plazo del contrato (IASB & FASB, 2010).

En el transcurso del año 2013 el consejo de FASB & IASB (2013) publicaron el tercer borrador con la denominación de “Basis for Conclusions Exposure Draft”. La atención se centra en la distinción de dos tipos de arrendamiento, tipo A, donde se encuentran los arrendamientos de bienes no inmuebles y el arrendamiento tipo B que son acuerdos que están en espera de ser ejecutados sobre los bienes inmuebles. En adición expusieron nuevos requisitos para el arrendamiento cancelable que debe cumplir con el término de que el arrendador y el arrendatario están en condición de terminar el contrato sin la concesión del permiso de la otra parte con la sanción de una multa. Concluye una modificación tanto en el arrendador como en el arrendatario con la disposición de que identifiquen y contabilicen los componentes de arrendamiento de manera separada de los elementos que no se identifican en el contrato de arrendamiento.

En definitiva, los aspectos tratados en los anteriores borradores desembocaron en la emisión de la definitiva norma NIIF 16 que regula legítimamente la contabilización de los arrendamientos. Fue publicada el 13 de enero de 2016 con el requerimiento de la

aplicación a los ejercicios económicos que comienzan a partir del 1 de enero de 2019. El principal cambio que incide en los estándares contables de arrendamiento con relación a la precedente normativa NIC 17 se focaliza en la eliminación de las dos categorías de arrendamiento, y en su lugar establece la incorporación de un modelo de capitalización (Morales, 2018).

NIIF 16 Arrendamientos

En la normativa de arrendamientos que emite el IASB (2019) se encuentra el objetivo, alcance y exenciones que sirven de guía para los usuarios que aplican la norma, a continuación se encuentra el detalle de cada uno de los apartados mencionados:

Objetivo

El objetivo de la norma es determinar el reconocimiento, medición, presentación y revelación de la información de arrendamientos para mostrar de forma transparente la realidad económica del arrendador y arrendatario, a través de los estados financieros, y con ello evaluar la influencia del arrendamiento en la rentabilidad y flujos de efectivo de la entidad.

Alcance

La aplicación de la NIIF 16 se realiza a todos los arrendamientos incluidos los activos subyacentes por subarrendamiento, con la exclusión de:

- Contratos por exploración o uso de minerales, petróleo, gas natural y otros recursos no renovables.
- Arrendamientos de activos biológicos (NIC 41 Agricultura)
- Acuerdos de concesión de servicios (CINIIF 12)
- Contratos de licencias de propiedad intelectual (NIIF 15)
- Activos intangibles (películas de cine, videos, juegos, manuscritos, patentes y derechos de autor) identificados en la NIC 38

Exenciones

El arrendatario tiene la opción de no aplicar los requerimientos en el caso que sean arrendamientos a corto plazo, es decir, los contratos de duración igual o menor a 12 meses. De la misma manera los activos de bajo valor, que hace referencia a aquellos que tengan un valor máximo de 5000 USD en valoración al precio de adquisición. Los arrendamientos que cumplan con el bajo costo y la corta duración tratarán a los pagos por arrendamiento como un gasto de manera lineal o de acuerdo a otra base sistemática.

Arrendamiento según NIIF 16

De acuerdo con IASB (2019) la NIIF 16 especifica la diferencia que existe entre un contrato de arrendamiento y un contrato de servicio. Se identifica como un contrato de arrendamiento cuando el cliente tiene el control sobre el activo subyacente por un lapso de tiempo a cambio de una compensación económica. El control del activo se transfiere al cliente cuando se precisan los siguientes puntos:

- El cliente accede a los derechos de obtener significativamente los beneficios económicos por el uso del activo identificado
- Dirigir el derecho de usar el activo

El derecho a los beneficios económicos se cumple cuando el cliente cuenta con las ganancias que nacen del uso del bien arrendado que puede ser con la producción primaria, subproductos y demás beneficios económicos que resulten de transacciones con terceros por el transcurso del contrato. En cuestión al derecho de uso, el cliente es responsable de las decisiones que se toman al respecto de cómo, y para qué finalidad se utiliza el activo.

En referencia con la normativa que emite el IASB (2019) en el gráfico 2 se muestra los pasos que deben considerar las compañías para identificar si un acuerdo contiene o no un arrendamiento:

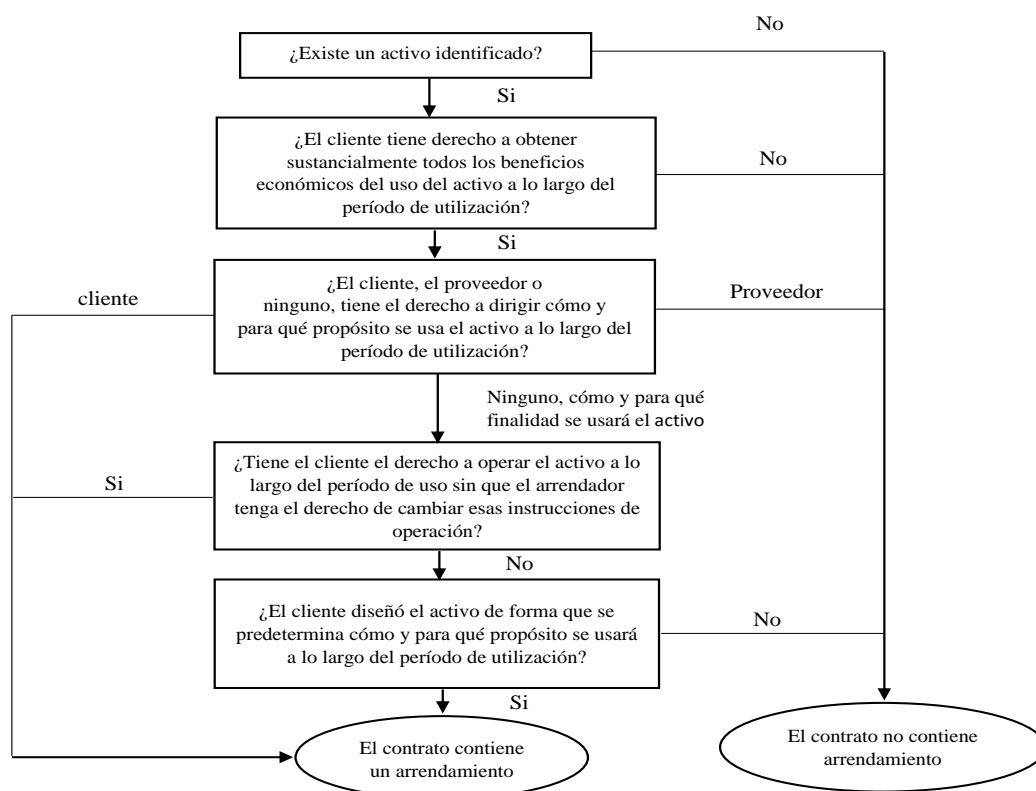


Gráfico 2. Reconocimiento contrato de arrendamiento

Fuente: IASB (2019)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

El nuevo planteamiento del reglamento normativo incorpora al balance de situación del arrendatario desde la fecha de inicio del contrato del arrendamiento. El activo que se genera por el derecho de uso del bien rentado y un pasivo por las obligaciones de pago al valor presente que serán canceladas en el proceso de duración del convenio de las dos partes involucradas (Bascom et al., 2016).

Valoración inicial y posterior del activo identificado

En consideración a la contribución de Bascom et al. (2016) la medición inicial que procede a aplicar el arrendatario en el activo por derecho de uso es según el coste, y además incluye los rubros que se indican en el gráfico 3:

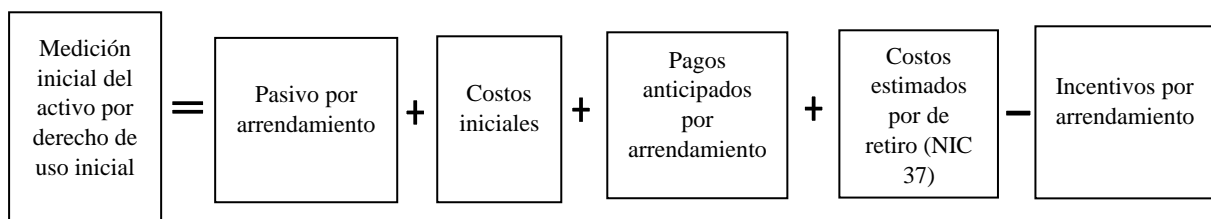


Gráfico 3. Costo inicial del activo

Fuente: Bascom et al. (2016)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Posterior al periodo de comienzo de la contratación el arrendatario mide el activo por derecho de uso al costo menos la amortización acumulada. Generalmente se utiliza el método lineal con el cálculo desde el inicio del contrato hasta finalizar la vida útil del activo o hasta el final de la duración del contrato dependiendo de la fecha que ocurra primero. Consecuentemente se resta el valor de estimación por pérdidas de deterioro del bien de derecho de uso (IASB, 2019).

Valoración inicial y posterior del pasivo por arrendamiento

En el mismo contexto Bascom et al. (2016) explica que el pasivo es medido al principio por el valor presente de las cuotas próximas de pago de arrendamiento como se muestra en el gráfico 4:

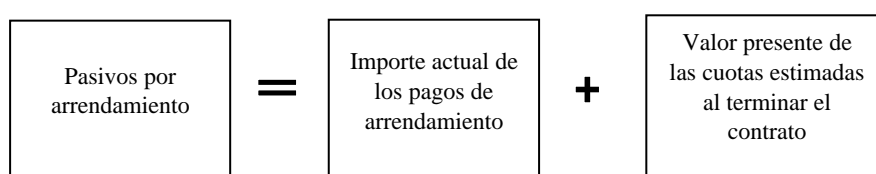


Gráfico 4. Costo inicial del pasivo

Fuente: Bascom et al. (2016)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Los posteriores pagos corresponden a la medición del pasivo por arrendamiento correspondiente a la utilización del activo arrendado:

- Pagos fijos, con la reducción de los incentivos de arrendamiento por cobrar
- Pagos variables por arrendamiento en proporción a un índice
- Valor estimado a pagar en consideración a las garantías de valor residual
- Importe de anticipo por arrendamiento

Con posterioridad el pasivo aumenta en el momento que se devenga la cuenta de interés efectivo y disminuye con el abono de las cuotas que se reflejan en el valor en libros del arrendatario.

Perspectiva contable para el arrendatario

En la contabilidad del arrendatario se recurre a un solo modelo contable, enfocado en mostrar todos los arrendamientos en los estados financieros sin el requerimiento de tipificar la clase de arrendamiento al que corresponde según los criterios que se propagaban en la antigua norma. De hecho Bascom et al. (2016) define que todos los arrendamientos se concretan con las cuentas de activo por derechos de uso y pasivo por arrendamiento, es decir, constan con el tratamiento de adquirir un activo por medio de una compra financiada. El gráfico 5 indica el impacto de la aplicación del nuevo modelo en los estados financieros del arrendatario:

Balance de situación financiera		Estado de resultados integral	
<i>Activo</i>	<i>Pasivo</i>	<i>Ingresos</i>	
Derecho de uso por activo subyacente	Compromiso en las cuotas de arrendamiento		
	<i>Patrimonio</i>	<i>Costos y Gastos</i>	
	Resultado de años anteriores	Gasto anticipado de arrendamiento = Amortización + Interés	
		Resultado del periodo	

Gráfico 5. Modificación en balances del arrendatario

Fuente: Bascom et al. (2016)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Perspectiva contable para el arrendador

Por otro lado Novoa (2019) indica que el sistema contable para el arrendador continúa siendo similar a la previa normativa, por ende, sostiene el modelo dual de arrendamiento apoyado bajo la NIC 17 en la clasificación de los arrendamientos, de acuerdo a las siguientes especificaciones:

- Los arrendamientos financieros son todos aquellos que transfieren los beneficios y riesgos implícitos en los activos identificados en el contrato
- El resto de arrendamientos se denominan arrendamientos operativos

Diferencia de la NIIF 16 y la NIC 17

Según Ernst & Young Global Limited (2020) los principales cambios involucran a la identificación de absolutamente la mayoría de los arrendamientos en los reportes financieros. Con lo cual conlleva tener modificaciones en las mediciones financieras correspondientes a las deudas y rentabilidad de las empresas, generando otra imagen para los usuarios de la información en la toma de decisiones, también ocasiona cambios en las cláusulas contractuales y en las estrategias empresariales. A continuación, la tabla 3 muestra las diferencias existentes entre las dos normas:

Tabla 3. NIIF 16 vs NIC 17

Diferencias	NIIF 16	NIC 17
Definición arrendamiento	Un arrendamiento es un contrato que se efectúa en el momento que el arrendador transmite al arrendatario el derecho a controlar el uso del activo, lo que significa que tiene derecho a obtener los beneficios económicos y también a manejar el uso del activo a cambio de una retribución.	El arrendamiento es un acuerdo que otorga el derecho a utilizar el activo por un lapso específico en compensación de un pago.
Exenciones de reconocimiento	- Arrendamiento a corto plazo (12 meses o menos) - Arrendamiento de activo de poco valor (e.g., teléfonos, suministros de oficina pequeños)	No aplica
Clasificación	Existe un único modelo contable de reconocimiento y medición para todos los arrendamientos.	El arrendatario categoriza en arrendamientos financieros cuando se transfiere los riesgos y beneficios del bien, y de no ser así se identifica como arrendamiento operativo.
Modificaciones a un arrendamiento operativo	El cambio de un arrendamiento operativo lo contabilizan igual que a un nuevo arrendamiento teniendo en cuenta que los pagos devengados del arrendamiento original forman parte de las cuotas para el nuevo arrendamiento.	No hay tratamiento por la NIC 17
Presentación	-Estado de situación financiera: Reportar el valor de los activos por derechos de uso de manera separada de los otros activos. De la misma manera los pasivos de arrendamiento se	-Estado de situación financiera: no existe tratamiento en la NIC 17. -Estado de resultados: se presenta únicamente el gasto por arrendamiento.

Divulgación de la información	<p>informan por separado de los demás pasivos.</p> <p>-Estado de resultados: incluye los gastos por amortización del activo y el gasto interés del pasivo por arrendamiento.</p> <p>- Estado de flujo del efectivo: Dentro de las actividades de financiamiento se incluye al pago principal por arrendamiento. En cambio, los intereses del pasivo, y cuotas de arrendamiento a corto plazo, activos de bajo valor y pagos por arrendamientos variables se clasifican en las actividades de operación.</p> <p>En la NIIF 16 se solicita que el arrendador y arrendatario realicen una revelación detallada de la información cualitativa y cuantitativa sobre las transacciones de arrendamiento con el propósito de dar cumplimiento al objetivo de divulgación.</p>	<p>-Estado de flujo de efectivo: los pagos por arrendamiento operativo se encuentran dentro de las actividades operativas.</p> <p>La NIC 17 requiere la divulgación de los datos cuantitativos y cualitativos, sin embargo, no se precisa que sean con un minucioso detalle.</p>
--------------------------------------	--	---

Fuente: Ernst & Young Global Limited [EY] (2020)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Arrendamientos en Ecuador

El arrendamiento según lo estipulado en el artículo del 1856 al 1956 del Código Civil ecuatoriano (2005) menciona que es un contrato celebrado por dos partes en donde señalan los compromisos mutuos, que inicia con el otorgamiento de derecho a gozar de una cosa o ejecución de una obra o prestación de servicios a cambio de un pago determinado. En consideración a la definición se detallan tres tipos de arrendamiento, el arrendamiento de cosas que pueden ser corporales o incorporales sin que sean consumidas en el uso. El arrendamiento de contrato de obra se fija en el caso que la persona que encargó la obra suministra el material para que se lleve a cabo la misma, y en el arrendamiento de servicios inmateriales se encuentran las obras inmateriales caracterizadas por la prevalencia de la inteligencia sobre la mano de obra.

Entre los caracteres que tiene un contrato de arrendamiento se determina como bilateral por el hecho que las partes involucradas contraen obligaciones recíprocas, la principal para el arrendador es transferir el goce del bien, y para el arrendatario se genera la obligación de pago por el uso del activo. Con el aporte de Galiano &

Fernández (2018) se identifica en la tabla 4 las principales responsabilidades que tienen el arrendador y arrendatario.

Tabla 4. Derechos y compromisos de las partes

Artículos del Código Civil ecuatoriano	Obligaciones del arrendador	Artículos del Código Civil ecuatoriano	Obligaciones del arrendatario
Art. 1865, 1920, 1861	Ceder al arrendatario el bien arrendado de manera completa y en perfecto estado.	Art.1879	Utilizar el bien según los términos del contrato.
Art. 1868	Velar que el bien se encuentre apto para el uso destinado.	Art. 1880	Preservar el cuidado de la cosa arrendada.
Art.1869	Eximir de interrupciones que alteren el goce del bien.	Art. 1881, 1882	Realizar las reparaciones pertinentes que son causadas por el arrendatario.
		Art. 1883	Saldar los pagos estipulados por el contrato.
		Art. 1888	Devolver el bien al arrendador en el estado que se le cedió.

Fuente: Galiano & Fernández (2018)

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Una de las actividades elementales en Ecuador es el transporte, ya que permite que el flujo de las operaciones comerciales y económicas de personas y entidades se ejecuten. Consecuentemente, el Código civil ecuatoriano (2005) en su artículo 1948 alude que el arrendamiento de transporte es un acuerdo en el que uno de los participante se responsabiliza a trasladar o hacer trasladar a una persona o cosa por el recargo de un precio acordado.

Los sujetos que figuran en el contrato son cuatro, el acarreador, quien se ocupa de transportar las encomiendas o bienes designadas, y adoptan el nombre de naviero, barquero, arriero, entre otros en relación al tipo de transporte que se realice. El empresario de transporte es el individuo que administra el negocio de transportar cargas o personas, el consignante es el encargado de enviar o despachar la carga que recibe el consignatario (Galiano & Fernández, 2018).

Información financiera

La información financiera en consideración a las palabras de Novoa (2019) es el resultado final, generado por el procesamiento del registro contable de las transacciones y hechos económicos que revela la posición financiera y comercial de las empresas por cada periodo fiscal. Sirve para la toma de decisiones de usuarios internos y externos de la entidad, por ello la transparencia e idoneidad de la información es remarcable para consolidar lineamientos corporativos rentables.

De acuerdo con Herz (2018) la información se materializa y comunica por medio de informes calificados como estados financieros, los cuales son:

- Estado de situación Financiera: es un reporte que proyecta lo que la empresa posee y adeuda al finalizar el periodo económico.
- Estado de resultados: indica la ganancia o pérdida que obtuvo la empresa en un periodo específico.
- Estado de cambios en el patrimonio: refleja los movimientos existentes en las partidas patrimoniales.
- Estado de flujo de efectivo: informa de los acontecimientos de variación en las entradas y salidas del efectivo.
- Notas a los estados financieros: son anotaciones explicativas que complementan a los reportes financieros para agregar mayor aclaración y precisión a las cuentas que conforman los balances.

Análisis de los estados financieros

Una vez generados los estados financieros se procede a realizar una evaluación integral de los mismos con la finalidad de obtener una base sólida y fundamentada para la toma de decisiones. Además, permite analizar el desempeño de la entidad con la detección de las transacciones que alteran la rentabilidad, y en respuesta a las falencias encontradas, se lleva a cabo la ejecución de estrategias administrativas (Vargas, 2020).

Análisis de los indicadores

Aunado a los conocimientos de Izaguirre & Carhuacho (2020) en las técnicas para procesar y manejar la información que proporcionan los estados financieros, se identifica al análisis de ratios. Las razones financieras son datos numéricos obtenidos a partir de una relación entre dos cuentas o cifras del Estado de situación financiera o del Estado de resultados, y son calculados para medir la posición y funcionamiento de la entidad durante un periodo económico.

Los indicadores más frecuentes contemplan cuatro dimensiones en la evaluación de diferentes aspectos de las entidades: rentabilidad, liquidez, solvencia y gestión.

Razones de liquidez

Determina el nivel de efectivo con el que cuenta la empresa para hacer frente a las obligaciones a corto plazo. Los indicadores que miden la liquidez son:

- **Razón corriente:** mide la condición de la compañía para pagar sus deudas a corto plazo. La fórmula es la siguiente:

$$\text{Razón corriente} = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

- **Prueba ácida:** indica el nivel de liquidez para las deudas a corto plazo. Pero en su cálculo únicamente se considera el efectivo, cuentas por pagar, y otras inversiones, restando del activo corriente el inventario. A continuación, se expone la manera de obtener el indicador:

$$\text{Prueba ácida} = \frac{\text{Activo corriente} - \text{Inventario}}{\text{Pasivo corriente}}$$

- **Capital de trabajo:** contempla el valor real en recursos corrientes con el que goza la organización para utilizarlos en la consecución de su desarrollo operativo y realización de actividades productivas (gasto mantenimiento, adquisición de inventario, gastos sueldos empleados, entre otros). Su resultado se obtiene de la siguiente forma:

$$\text{Capital de trabajo} = \text{Activo corriente} - \text{Pasivo corriente}$$

Razones de gestión

Determina el grado de eficiencia que genera cada uno de los recursos, a través de la medición de su pronta recuperación del valor invertido. Los índices son los siguientes:

- **Rotación de cuentas por cobrar:** es de utilidad para conocer la frecuencia de cobro con sus clientes, y por medio del resultado alcanzado establecer lineamientos internos de cobranza y crédito.

$$\text{Rotación de cuentas por cobrar} = \frac{\text{Ventas crédito}}{\text{Promedio cuentas por cobrar}}$$

- **Rotación de inventario:** permite saber las veces que el inventario se destina a la venta y genera efectivo para la entidad. Con lo cual los administradores identifican el nivel de rotación y proyectan eficientemente la adquisición de nuevo inventario.

$$\text{Rotación de inventario} = \frac{\text{Costo de ventas}}{\text{Promedio de inventario}}$$

- **Rotación del activo total:** determina la capacidad que tienen los activos totales para ser convertidos en liquidez, y definir el valor monetario que genera cada dólar invertido en el activo.

$$\text{Rotación del activo total} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Total activo}}$$

Razones de solvencia

Es un diagnóstico que refleja el grado de endeudamiento que tiene la empresa con las obligaciones adquiridas con terceros para el financiamiento de la misma. Los más comunes son:

- **Endeudamiento:** mide la dependencia financiera que tiene la entidad con sus acreedores, por el porcentaje de determinación que representan las obligaciones adquiridas en el activo total.

$$\text{Endeudamiento} = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$$

- **Apalancamiento:** es el valor que se asigna del total activo al financiamiento propio de la empresa con el dinero invertido por los accionistas en comparación con el importe monetario prestado por los acreedores.

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activo total}}{\text{Patrimonio}}$$

Razones de rentabilidad

Son indicios numéricos que ofrecen una visión general del aprovechamiento de los recursos para arrojar resultados económicos favorables, en materialización de las ventas y el control eficiente de los gastos. Los indicadores de rentabilidad son:

- **Rentabilidad sobre los activos:** es el indicador que nos proporciona los beneficios que se crean por los valores invertidos en el activo. El cálculo es el siguiente:

$$\text{ROA} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Activo total}}$$

- **Rentabilidad sobre el capital:** es otra perspectiva de medición que los accionistas por medio del cálculo de la razón financiera ROE, observan el rendimiento que generan los fondos aportados en el patrimonio de la empresa. La fórmula es:

$$\text{ROE} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Capital social}}$$

2.2 Hipótesis

Hipótesis nula (H0a): Las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador no tienen un impacto financiero significativo con la adopción de la NIIF 16 arrendamientos.

Hipótesis alternativa (H1a): Las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador tienen un impacto financiero significativo con la adopción de la NIIF 16 arrendamientos.

Hipótesis nula (H0b): Las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador no tienen un impacto significativo en propiedad, planta y equipo con la adopción de la NIIF 16 arrendamientos.

Hipótesis alternativa (H1b): Las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador tienen un impacto significativo en propiedad, planta y equipo con la adopción de la NIIF 16 arrendamientos.

Hipótesis nula (H0c): Las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador no tienen un impacto significativo en los gastos de operación con la adopción de la NIIF 16 arrendamientos.

Hipótesis alternativa (H1c): Las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador tienen un impacto significativo en los gastos de operación con la adopción de la NIIF 16 arrendamientos.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Recolección de la información

La población está constituida por 51 compañías del Ecuador que tienen su actividad económica dentro del sector de transporte con la denominación “H” en la sección de Clasificación Nacional de Actividades Económicas, y están en el grupo de transporte aéreo, marítimo y terrestre. Además, están registradas bajo la clasificación de empresas grandes en el portal de la Superintendencia de Compañías valores y seguros.

Las empresas que forman parte de la muestra son 44 que fueron seleccionadas del total de la población posterior de un sondeo de las compañías que cumplían con el criterio de suministrar estados financieros, así como también las respectivas notas de manera continua desde el periodo económico de 2017 al 2020.

Conviene subrayar que en aras a la construcción del conocimiento científico existen dos enfoques que sirven de guía y modelo para la investigación, uno de ellos es el enfoque cualitativo y al otro se le conoce como cuantitativo. Y de acuerdo con la contribución de Martínez (2012), el enfoque cuantitativo es caracterizado por determinar relaciones causales con el fin de explicar el suceso a observar mediante la obtención de datos numéricos que pueden ser medidos y cuantificados de forma estadística.

Es preciso mencionar que el enfoque de la investigación es cuantitativo, puesto que la investigación se desarrolló con el respaldo de la recopilación de una base de datos numéricos que se obtuvieron a través de las cifras que proporcionan los estados financieros. En efecto se utilizó como herramienta la estadística y procedimientos estandarizados para determinar el impacto de la adopción de NIIF 16 en la situación financiera de las empresas seleccionadas.

Fuentes primarias y secundarias

Las fuentes de información son elementos que suministran datos para la investigación, y en consideración con Arias (2012) identifica que de acuerdo a su naturaleza existen las fuentes primarias o también denominadas vivas, ya que son las personas quienes proporcionan información en una investigación. Al mismo tiempo existen las fuentes secundarias que son documentos impresos, audiovisuales o electrónicos, en donde consta el registro y conservación de la información obtenida del resultado de analizar y reorganizar datos primarios.

En consecución al desarrollo del documento de estudio se llevó a cabo la investigación documental-bibliográfica. Por consiguiente, las fuentes secundarias son una opción de base informativa que sirven de reconstrucción del conocimiento científico del presente trabajo. En gran medida la fuente principal que se utilizó para la recolección de los datos son los estados financieros, y también las notas explicativas de las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador durante el transcurso económico de 2017 a 2020. Las bases digitales de datos documentales se encuentran habilitadas públicamente en la página web de la Superintendencia de Compañías, valores y seguros, dentro del segmento de documentos online.

Simultáneamente, se complementó a la mencionada unidad de información con documentos que respalden investigaciones anteriores al proyecto de estudio con artículos científicos de revistas reconocidas como Scopus, Redalyc, Dialnet y otros que acreditaron información fidedigna y oportuna. También otros elementos de información fueron los libros, leyes, reglamentos y disposiciones regulatorias, que estuvieron vinculadas con la materia de arrendamientos.

Instrumentos y métodos para recolectar información

En teoría el método científico es un procedimiento que sirve para recabar información verídica y válida la cual ayuda a tener una orientación capaz de dar solución al problema planteado, para ello cuenta con el complemento de las técnicas que son medios que tienen como objeto obtener y clasificar los datos, igualmente se usan

instrumentos como herramientas para recoger la información deseada para el estudio (Caballero, 2014).

Con respecto al método hipotético-deductivo Bernal (2010) lo define como el proceder que tiene el investigador con el estudio que inicia a partir de la definición de la hipótesis que debe ser comprobada o refutada, y con ello se formulan las conclusiones del estudio.

El tipo de método que se aplicó al trabajo es hipotético-deductivo debido a que la investigación en primera instancia realizó una observación del problema de estudio, y para la determinación del hecho se sugirió el planteamiento de la hipótesis. En este caso se abarcó la contrastación del impacto financiero significativo que suscitó la aplicación de la NIIF 16 arrendamientos en las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador. Por ende, se tomó como medición a la realidad financiera que proyectaron las compañías por medio de los indicadores financieros que permitieron corroborar la aceptación o rechazo de la hipótesis, y con ello concretar las conclusiones.

El nivel de la investigación es correlacional, ya que permite identificar el grado de relación entre la variable NIIF 16 arrendamientos y su impacto financiero en las empresas de transporte, y para ello se utilizó los cálculos estadísticos.

El análisis documental fue la técnica empleada para la adquisición de la información, la cual se registró en el instrumento denominado ficha de observación. En conformidad con Arias (2020) es un herramienta de la investigación que tiene por finalidad recolectar en tablas los datos obtenidos para que sean medidos, analizados, evaluados, y posteriormente interpretados.

Con el apoyo de la ficha de observación se logró extraer una base de datos numéricos que fueron recogidos en tablas de Excel como se muestra a continuación:

Tabla 5. Matriz de información financiera

Año 2017-2018-2019-2020						
N.º	Empresa	Total Propiedad Planta y Equipo	Total Activo	Total Pasivo	Ventas netas	Utilidad neta del ejercicio
1						
2						
3						

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Tabla 6. Indicadores financieros por empresa

Año 2017-2018-2019-2020							
N.º	Empresa	Margen utilidad neta	Rotación de activo	Apalancamiento	Endeudamiento	ROA	ROE
1							
2							
3							
...							

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Tabla 7. Indicadores financieros por tipo de transporte

Año 2017-2018-2019-2020							
Tipo de transporte	Margen utilidad neta	Rotación de activo	Apalancamiento	Endeudamiento	ROA	ROE	
Aéreo							
Marítimo							
Terrestre							

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Tabla 8. Partidas de arrendamiento con NIIF 16

N.º	Balance al 31/12/2019					Efecto de la NIIF 16 en la situación financiera de 2019		
	Emp resa	Activo por derecho de uso	Pasivo por arrenda miento	Intereses del pasivo por arrendamien to	Depreci ación por derecho de uso	Efecto total activo	Efecto total pasivo	Efecto total de costos y gastos
1								
2								
3								

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

3.2 Tratamiento de la información

La investigación se encuentra dentro del alcance correlacional, a fin de que se determine la relación entre la situación financiera de las empresas estudiadas y la adopción de NIIF 16. En atención a la investigación cuantitativa el procedimiento que se llevó a cabo en los datos recopilados involucra a la estadística descriptiva y correlacional que analizan las características contempladas en la muestra. Para ello se consideraron los siguientes pasos:

1. Tabulación de datos en una matriz que recoge información financiera del periodo de 2017 a 2020 acerca del total de propiedad planta y equipo, total activo, total pasivo, total patrimonio, ventas netas y utilidad neta de las industrias del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre.
2. Tabulación en una matriz que compila el cálculo de los indicadores financieros de solvencia (apalancamiento y endeudamiento) y de rentabilidad (ROA y ROE) por empresas y por sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre de los cuatro periodos de estudio.
3. Tabulación en matrices de las partidas nuevas que se incorporan a los balances financieros con la actual normativa de arrendamientos de las empresas de transporte aéreo, marítimo y terrestre que reflejen valores por concepto de arrendamiento del año 2019 y 2020.
4. Graficar los datos informativos de las tablas elaboradas anteriormente con sus respectivas interpretaciones.
5. Calcular las medidas de tendencia central y dispersión de los índices financieros de solvencia y rentabilidad de las compañías de líneas aéreas, navieras y terrestres durante el transcurso de 2017 a 2020.
6. Aplicar la prueba estadística no paramétrica de Wilcoxon para contrastar la hipótesis nula sobre la existencia de cambios significativos entre las variables analizadas antes y después de la adopción de NIIF 16 arrendamientos, para lo cual se utilizó el paquete estadístico de SPSS.

3.3 Operacionalización de las variables

Según lo expuesto por Ñaupas et al. (2014) la operacionalización de las variables es un procedimiento de naturaleza lógica, cuya funcionalidad está centrada en transformar las variables teóricas en variables intermedias, y así sucesivamente se convierten en empíricas o dicho de otra forma en indicadores.

Llegando a este punto de la investigación, operacionalizar las variables de estudio significa pasar los conceptos y fundamentos teóricos a parámetros de medición. En síntesis, la variable se descompone en categorías, ayudando a mejorar su comprensión y complementando la teoría con la medición, través de la asignación de un indicador a cada dimensión del estudio, como se muestra en la tabla 9 y tabla 10.

Tabla 9. Variable independiente: NIIF 16 arrendamientos

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems	Técnica e Instrumento
Un arrendamiento es un contrato que se efectúa en el momento que el arrendador transfiere temporalmente al arrendatario el derecho a controlar el uso del activo a cambio de una retribución.	Activo identificado	-Beneficios económicos -Dirigir el derecho de uso -Derechos de protección	- ¿Puede el arrendatario obtener beneficios económicos del activo identificado? - ¿Tiene el arrendatario el derecho de decidir cómo y con qué propósito se usa el activo? - ¿Puede el arrendador incluir en el contrato términos para proteger la inversión del activo identificado?	Técnica: Observación Instrumento: Ficha de observación
	Pasivo por arrendamiento	-Valor actual de los pagos por arrendamientos futuros -Tipo de interés implícito y tipo de interés incremental	- ¿Cómo mide el arrendatario el pasivo por arrendamiento? - ¿Qué tipo de descuento utiliza el arrendatario para el registro del pasivo por arrendamiento?	
	Exenciones de arrendamiento	-Arrendamientos a corto plazo (12 meses) -Arrendamientos de activos de poco valor (\$5.000 o menos)	- ¿Cuál es el valor del activo subyacente en el contrato? - ¿Cuál es el periodo del contrato de arrendamiento?	

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Tabla 10. Variable dependiente: Efecto financiero

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems	Técnica e Instrumento
El efecto financiero permite determinar el desempeño que tiene una compañía en la capacidad de solvencia y de rentabilidad en periodos económicos determinados.	Solvencia	-Apalancamiento = Activo total/ Patrimonio -Endeudamiento = Pasivo total / Activo total	¿Cuál es el nivel de participación que tienen los acreedores en la industria de transporte?	Técnica: Observación Instrumento: Ficha de observación
	Rentabilidad	-ROA= Utilidad neta / Activo total -ROE= Utilidad neta / Patrimonio	¿Cuál es el rendimiento del activo y patrimonio de las empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre?	

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Resultados y discusión

4.1.1 Caso de implementación de la NIIF 16 arrendamientos

En virtud al cumplimiento del primer objetivo en la identificación de los cambios normativos que se suscitaron en las cuentas por la implementación del nuevo estándar de arrendamientos se realizó un caso de aplicación de la NIIF 16 en una empresa de transporte aéreo para visualizar las diferencias en el registro contable por el nuevo modelo de derecho de uso con respecto a la precedente norma NIC 17.

Contrato de arrendamiento de instalaciones

En el periodo 7 de enero de 2019, la compañía "Aero Express del Ecuador Transam Cía. Ltda." firmó un contrato de arrendamiento por un lapso de 5 años con la entidad "Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.". En concesión por alquiler del espacio correspondiente a un hangar (cobertizo de aviones) establecido con el código 23, ubicado en el sector Sur del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil. Dentro del acuerdo entre las partes involucradas, el arrendador especificó que el activo subyacente únicamente podrá ser utilizado para la prestación de servicios de transporte aéreo de carga.

Los datos que se utilizaron en el estudio de caso para la aplicación de NIIF 16 son los siguientes:

Tabla 11. Datos del contrato

Valor del contrato anual	\$223.782,00
Tasa de interés incremental	4,25%
Periodo de alquiler	5 años

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Medición inicial de activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento

La contabilización inicial del activo por derecho de uso es al costo. De acuerdo a los detalles plasmados en el contrato; la partida consta del valor inicial del pasivo por arrendamiento, y de los respectivos ajustes por los pagos de arrendamiento realizados antes o después de la fecha de comienzo del canon de arrendamiento. En el marco de lo mencionado fue necesario traer a la actualidad los flujos de efectivo que serán destinados en un futuro para el pasivo por arrendamiento. De forma que a continuación se muestra la fórmula del valor presente:

$$VP = R * \left[\frac{(1 + i)^n - 1}{i (1 + i)^n} \right]$$

$$VP = 223.782 * \left[\frac{(1 + 4,25\%)^4 - 1}{4,25\% (1 + 4,25\%)^4} \right]$$

Donde:

R= Importe de anualidad

i= Tasa de interés

n= número de pagos

El reconocimiento inicial del pasivo por arrendamiento es a valor presente de los importes de arrendamiento que no son pagados al principio del contrato, descontando la tasa de interés incremental que fue definida en 4,25% anual, que corresponde a los términos del mercado de su esencial accionista Deutsche Post. Además, dicha tasa de interés fue determinada por la compañía según las tasas contratadas últimamente, y actualizada por los ajustes de las condiciones financieras, y ajustes puntuales por concepto de arrendamiento (plazo, moneda, país, etc.).

Los valores iniciales de activo y pasivo de arrendamiento fueron registrados con el siguiente asiento:

Tabla 12. Asiento inicial de activo y pasivo por arrendamiento

Detalle	Debe	Haber
Activo por derecho de uso	1.031.324	
Pasivo por arrendamiento		1.031.324

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Medición posterior de activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento

Seguidamente se procedió a depreciar linealmente el activo subyacente sobre el plazo que dura el arrendamiento, es decir 5 años. Y de igual manera se efectuó la amortización por el pasivo de arrendamiento, como se muestra más adelante en la tabla 13 y tabla 14:

Tabla 13. Depreciación del activo por derecho de uso

Año	Valor en libros	Depreciación	Depreciación acumulada
2019	1.031.324	206.265	206.265
2020	825.059	206.265	412.530
2021	618.794	206.265	618.794
2022	412.530	206.265	825.059
2023	206.265	206.265	1.031.324

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Tabla 14. Amortización del pasivo por arrendamiento

Año	Saldo inicial	Cuota	Interés por arrendamiento	Saldo final
2019	1.031.324	223.782	-	807.542
2020	807.542	223.782	34.321	618.080
2021	618.080	223.782	26.268	420.567
2022	420.567	223.782	17.874	214.659
2023	214.659	223.782	9.123	0

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Los siguientes asientos contables contemplan la contabilización según NIIF 16, que corresponde a los gastos por depreciación de activo por derecho de uso y los gastos financieros del pasivo por arrendamiento.

En la tabla 15 se registra la depreciación del activo por derecho de uso del primer año, y es preciso mencionar que el mismo asiento se debe registrar para los siguientes años del contrato de arrendamiento.

Tabla 15. Asiento del tratamiento posterior del activo por derecho de uso

Detalle	Debe	Haber
Gasto depreciación activo por derecho de uso	206.265	
Depreciación acumulada activo por derecho de uso		206.265

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Por otro lado, en el tratamiento posterior del pasivo por arrendamiento se debe considerar el registro de la amortización, así como también el gasto de interés por la obligación que contrae el arrendatario, como se registra en la tabla 16.

Tabla 16. Asiento del tratamiento posterior del pasivo por arrendamiento

Detalle	Debe	Haber
1		
Pasivo por arrendamiento	223.782	
Efectivo		223.782
2		
Pasivo por arrendamiento	189.461	
Gasto interés	34.321	
Efectivo		223.782
3		
Pasivo por arrendamiento	197.514	
Gasto interés	26.268	
Efectivo		223.782
4		
Pasivo por arrendamiento	205.908	
Gasto interés	17.874	
Efectivo		223.782
5		
Pasivo por arrendamiento	214.659	
Gasto interés	9.123	
Efectivo		223.782

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

A continuación, se adjuntan los mayores de las cuentas que se registraron tanto en el asiento inicial y posterior del activo y pasivo por arrendamiento.

Activo por derecho de uso	
Debe	Haber
1.031.324	
1.031.324	

Depreciación acumulada activo por derecho de uso	
Debe	Haber
	206.265
	206.265
	206.265
	206.265
	206.265
	1.031.324

Gasto depreciación de activo por derecho de uso	
Debe	Haber
206.265	
206.265	
206.265	
206.265	
206.265	
1.031.324	

Efectivo	
Debe	Haber
	223.782
	223.782
	223.782
	223.782
	223.782
	1.118.910

Pasivo por arrendamiento	
Debe	Haber
223.782	1.031.324
189.461	
197.514	
205.908	
214.659	
1.031.324	1.031.324

Gasto interés	
Debe	Haber
34.321	
26.268	
17.874	
9.123	
87.586	

Informe de los estados financieros

En consecución al proceso contable, posterior a los registros de los hechos económicos de cada periodo se presentan los estados financieros correspondientes al primer y último año de contratación. Y en cumplimiento a la nueva norma de arrendamiento aplicable a partir del 1 enero de 2019; establece que el modelo contable del arrendatario consiste en reconocer en el balance de situación el activo y pasivo por el bien arrendado. Esto se realiza desde la fecha de inicio del arrendamiento y las cuentas se presentan por separado de otros activos y pasivos. Por otro lado, en el estado de resultados se debe identificar el valor de gastos financieros y depreciación del activo arrendado.

Tabla 17. Estado de situación financiera del año 2019 y 2023

AERO EXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM CIA. LTDA.		
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA		
AL 31 DE DICIEMBRE AÑO 2019 Y 2023		
ACTIVOS	2019	2023
ACTIVOS CORRIENTES		
Efectivo y equivalentes al efectivo	\$850.466,14	\$850.466,14
Cuentas y documentos por cobrar corrientes	\$1.022.076,38	\$1.022.076,38
Crédito tributario de IVA	54369,89	54369,89
Crédito tributario de Impuesto a la Renta	\$147,10	\$147,10
Primas de seguro prepagadas	\$18.321,87	\$18.321,87
Total de activos corrientes	\$1.945.381,38	\$1.945.381,38
ACTIVOS NO CORRIENTES		
Maquinaria, equipo, instalaciones y adecuaciones	\$290.486,74	\$290.486,74
Muebles y enseres	\$77.642,57	\$77.642,57
Equipo de computación	\$111.887,22	\$111.887,22
Vehículos y equipo de transporte	\$63.990,22	\$63.990,22
(-) Depreciación acumulada PPE	-\$324.191,58	-\$324.191,58
Activo por derecho de uso	\$1.031.323,95	\$1.031.323,95
Depreciación activo por derecho de uso	-\$206.264,79	-\$1.031.323,95
Activos por impuesto diferido	\$122.538,36	\$122.538,36
Otros activos no corrientes	\$36.417,90	\$36.417,90
Total de activos no corrientes	\$1.203.830,59	\$378.771,43
TOTAL ACTIVO	\$3.149.211,97	\$2.324.152,81
PASIVOS		
PASIVOS CORRIENTES		
Cuentas y documentos por pagar corrientes	\$146.377,91	\$146.377,91
Pasivo por arrendamiento	\$1.031.323,95	\$0,00
Impuesto a la Renta por pagar	\$58.872,07	\$58.872,07
Participación trabajadores	\$36.638,36	\$36.638,36
Obligaciones IESS	\$30.014,05	\$30.014,05
Otros beneficios a empleados	\$314.505,19	\$314.505,18
Provisiones corrientes	\$76.959,03	\$76.959,03
Total pasivos corrientes	\$1.694.690,56	\$663.366,60
PASIVOS NO CORRIENTES		
Jubilación patronal	\$1.056.685,52	\$1.056.685,52
Desahucio	\$152.919,94	\$376.701,94
Total pasivos no corrientes	\$1.209.605,46	\$1.433.387,46
TOTAL PASIVO	\$2.904.296,02	\$2.096.754,06

PATRIMONIO		
Capital	\$16.000,00	\$16.000,00
Reserva legal	\$3.200,00	\$3.200,00
(+) Utilidad acumuladas de ejercicios anteriores	\$24.729,25	\$206.139,84
Resultados integrales acumulados	\$24.731,00	\$206.141,59
Utilidad ejercicio	\$181.410,59	\$163.893,39
Ganancias y pérdidas actuariales acumuladas	\$44.307,11	\$44.307,11
Total patrimonio	\$244.915,95	\$227.398,75
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$3.149.211,97	\$2.324.152,81

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Tabla 18. Estado de resultados del año 2019 y 2023

AERO EXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM CIA. LTDA.		
ESTADO DE RESULTADOS		
31 DE DICIEMBRE AÑO 2019 Y 2023		
INGRESOS	2019	2023
INGRESOS ORDINARIOS		
Prestación de servicios	\$1.593.506,47	\$1.593.506,47
Exportaciones de servicios	\$4.688.741,17	\$4.688.741,17
Total ingresos de actividades operacionales	\$6.282.247,64	\$6.282.247,64
INGRESOS NO ORDINARIOS		
Ingresos por reembolsos de seguros	\$912,24	\$912,24
Intereses financieros	\$193.800,13	\$193.800,13
Total ingresos de actividades no operacionales	\$194.712,37	\$194.712,37
TOTAL INGRESOS	\$6.476.960,01	\$6.476.960,01
COSTOS Y GASTOS		
COSTOS OPERACIONALES		
Sueldos y salarios	\$1.141.302,48	\$1.141.302,48
Beneficios sociales	\$487.930,24	\$487.930,24
Aporte a la seguridad social	\$354.547,86	\$354.547,86
Honorarios profesionales	\$29.538,83	\$29.538,83
Jubilación patronal	\$119.176,73	\$119.176,73
Desahucio	\$41.857,43	\$41.857,43
Otros	\$48.203,69	\$48.203,69
Gasto depreciaciones	\$195.281,23	\$195.281,23
Gasto depreciación de activo por derecho de uso	\$206.264,79	\$1.031.323,95
Gasto combustibles y lubricantes	\$669.867,86	\$669.867,86
Gasto de viaje	\$118.062,88	\$118.062,88
Gastos de gestión	\$42.175,71	\$42.175,71
Gasto suministros y materiales	\$22.523,47	\$22.523,47
Gasto mantenimiento y reparaciones	\$48.863,63	\$48.863,63

Gasto seguros y reaseguros	\$82.440,37	\$82.440,37
Gasto impuestos y contribuciones	\$105.854,46	\$105.854,46
Comisiones y similares	\$167.515,58	\$167.515,58
Operaciones de regalías y administrativo	\$1.406,16	\$1.406,16
Total gastos operativos	3.882.813,40	4.707.872,56
Gasto de interés	\$0,00	\$87.586,05
Servicios públicos	\$562.006,01	\$562.006,01
Otros	\$1.850.730,01	\$955.602,00
Total gastos financieros	\$2.412.736,02	\$1.605.194,06
TOTAL COSTOS Y GASTOS	\$6.295.549,42	\$6.313.066,62
Utilidad del ejercicio	\$181.410,59	\$163.893,39

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

En síntesis, al comienzo del contrato la carga impuesta por el activo por derecho de uso menos la depreciación correspondiente repercutió en el aumento del activo total. Sin embargo, en el año 2023 disminuye el total activo, ya que en la finalización del contrato las cuentas que se registraron se saldan. El mismo efecto sufrió el pasivo total por la cuenta de pasivo por arrendamiento, y en el caso del total de los gastos en el transcurso de cada ejercicio fiscal fueron en incremento, en efecto las utilidades del periodo 2023 descendieron.

Además, es importante identificar las principales modificaciones que sufrieron las cuentas por el reconocimiento del arrendamiento con la nueva normativa. En la tabla 19 se resaltan los cambios por la aplicación de la NIIF 16.

Tabla 19. Cambios en las cuentas por aplicación de la NIIF 16

	NIC 17		NIIF 16	
	<i>Arrendamientos financieros</i>	<i>Arrendamientos operativos</i>	<i>Todos los arrendamientos</i>	<i>Impacto</i>
Estado de Situación				
Activo	Activo según su naturaleza	-	Activo por derecho de uso	Incremento (por la capitalización de arrendamientos operativos)
Pasivo	Cuentas por pagar	-	Pasivo por arrendamiento	Incremento (por el aumento del pasivo financiero)

Estado de resultados	<i>Gastos de operación</i>	Depreciación	Gasto por arrendamiento	Depreciación de activo por derecho de uso	Disminución (una parte de los gastos por arrendamientos operativos pasan a ser financieros).
	<i>Gastos financieros</i>	Gasto interés	-	Gasto de interés del pasivo por arrendamiento	Incremento (aumento del interés por las obligaciones de arrendamiento).

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

4.1.2 Efecto de la NIIF 16 en las partidas de los estados financiera del año 2019 y 2020

Se realizó un análisis a las partidas del balance de situación, así como también al estado de resultados del periodo 2019 y 2020 de las compañías de transporte aéreo, marítimo y terrestre que han adoptado la nueva normativa de arrendamientos, es decir, la capitalización de los arrendamientos operativos, tal y como se muestra en la tabla 20 y tabla 21.

Tabla 20. Efecto en las partidas de los estados financieros de 2019 por la NIIF 16

Empresas	Balance al 31/12/2019							Efecto de la NIIF 16 en la estructura financiera de 2019		
	Activo por derecho de uso	Total activo	Pasivo por arrendamiento	Total pasivo	Intereses del pasivo por arrendamiento	Depreciación por derecho de uso	Total costos y gastos	Efecto total activos	Efecto total pasivos	Efecto total costos y gastos
Avianca Ecuador	12.499.000	334.835.526	8.087.795	328.798.611	908.257	6.566.000	135.250.075	3,73%	2,46%	5,53%
Aeropuertos ecogal	66.008	36.912.312	39.529	24.336.275	6.088	28.549	12.631.753	0,18%	0,16%	0,27%
Compañía panameña de aviación	187.716	28.385.330	69.566	28.360.330	10.626	116.908	103.781.453	0,66%	0,25%	0,12%
Alianza logistika tdge	850.679	14.377.679	296.242	9.707.671	51.579	567.031	13.359.867	5,92%	3,05%	4,63%
Avioandes	998.580	8.899.261	952.274	5.951.341	61.292	815.232	7.381.715	11,22%	16,00%	11,87%
Iberia	150.482	4.804.614	82.105	10.241.419	65.620	67.555	43.447.684	3,13%	0,80%	0,31%
United airlines	589.375	4.053.483	188.130	3.997.483	19.800	58.269	16.579.192	14,54%	4,71%	0,47%
Delta air lines inc	96.202	2.614.606	95.407	2.598.606	11.361	60.853	15.816.773	3,68%	3,67%	0,46%
Islas Galápagos turismo y vapores	66.020	105.170.375	68.950	40.410.466	7.743	33.010	17.018.745	0,06%	0,17%	0,24%
Maersk del Ecuador	323.024	38.399.660	392.132	37.387.304	43.835	181.220	5.222.911	0,84%	1,05%	4,31%
Galatours	62.937	21.348.254	65.698	7.263.090	7.293	31.468	11.982.028	0,29%	0,90%	0,32%
Kleinturs y representaciones	62.937	16.107.811	65.698	7.910.965	7.293	31.468	7.862.314	0,39%	0,83%	0,49%
Hamburg süd Ecuador	156.435	5.233.690	49.191	2.972.412	10.838	110.425	5.669.241	2,99%	1,65%	2,14%
Asia shipping Ecuador	54.221	3.249.430	35.132	1.578.043	3.587	33.888	7.395.495	1,67%	2,23%	0,51%

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

En contemplación a la tabla 20, los datos arrojados reflejan el impacto que tiene la aplicación de NIIF 16 en la contabilidad del arrendatario, que consiste en reconocer dentro del balance de situación las cuentas de activo por derecho de uso y pasivo por arrendamiento. En cambio, en el estado de resultados las partidas incluidas son, el gasto por interés del pasivo por arrendamiento y gasto por depreciación del activo subyacente.

En primera instancia el impacto que tuvo mayor relevancia entre las cuentas analizadas fue el activo total con 3,52% de efecto, seguido del pasivo total con 2,71%, y finalmente el costo y gasto total con una separación del 16,51% de efecto con respecto a los pasivos. En síntesis, las aerolíneas fijaron los límites máximos en la ponderación del impacto del nuevo estándar de arrendamiento, en tanto que las compañías navieras reportaron menor incidencia. La cuestión se debe por la diferencia en los precios de arrendamiento en cada tipo de transporte, siendo las entidades de aviación las que tienen un elevado valor en el costo de alquiler de sus equipos aéreos.

Tabla 21. Efecto en las partidas de los estados financieros de 2020 por la NIIF 16

Empresas	Balance al 31/12/2020							Efecto de la NIIF 16 en la estructura financiera de 2020		
	Activo por derecho de uso	Total activo	Pasivo por arrendamiento	Total pasivo	Intereses del pasivo por arrendamiento	Depreciación por derecho de uso	Total costos y gastos	Efecto total activo	Efecto total pasivo	Efecto total costos y gastos
Avianca Ecuador	9.196.000	284.381.028	3.336.944	359.056.543	908.257	6.052.000	117.883.765	3,23%	0,93%	5,90%
Compañía panameña de aviación	125.759	25.227.526	127.064	25.202.526	15.331	126.292	49.928.228	0,50%	0,50%	0,28%
Avioandes	330.964	1.739.743	323.766	7.842.512	628.508	667.616	6.308.675	19,02%	4,13%	20,55%
United airlines	503.173	2.620.762	123.842	2.564.762	14.419	95.202	14.852.618	19,20%	4,83%	0,74%
Islas Galápagos turismo y vapores	33.010	107.343.520	27.255	38.153.674	4.902	33.010	11.512.631	0,03%	0,07%	0,33%
Maersk del Ecuador	160.655	38.358.762	251.275	36.852.491	31.053	188.586	4.583.698	0,42%	0,68%	4,79%
Galatours	31.552	16.949.090	65.698	3.242.017	4.615	62.853	4.531.435	0,19%	2,03%	1,49%
Kleinturs y representaciones	31.552	13.929.972	65.698	6.437.503	4.615	62.853	3.510.009	0,23%	1,02%	1,92%
Hamburg süd Ecuador	93.886	4.801.073	95.322	2.685.201	5.281	96.064	5.114.411	1,96%	3,55%	1,98%
Asia shipping Ecuador	13.903	2.664.982	10.676	1.358.360	1.090	3.476	5.817.142	0,52%	0,79%	0,08%

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

En observación a la tabla 21, el impacto más alto se registró en el activo con el 4,53%, en el cual se destaca a la empresa United Airlines con el margen máximo, superando con el 19% de efecto a la compañía Islas Galápagos Turismo y Vapores. El motivo de superación es porque la primera empresa obtuvo un mayor registro del activo por derecho de uso en \$470.163 de diferencia. Entre los tres rubros analizados el pasivo total obtuvo la menor incidencia en el cumplimiento de la actual norma de arrendamiento con 1,85% de efecto. En consideración al gasto total alcanzó un impacto del 3,81% en la estructura del estado de resultados, con una variación del 1,95% de brecha con el pasivo. La causa fue por el aumento de dos cuentas que sumaron valor al total de costos y gastos, que en medida sobrepasaron en 16% y 51% al activo y pasivo respectivamente.

4.1.3 Análisis financiero del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre

En consideración a determinar el impacto financiero que repercute de la aplicación de la NIIF 16 se realizó el análisis financiero de 44 empresas del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre por medio de los índices de solvencia (apalancamiento y endeudamiento) y rentabilidad (ROA y ROE) para contrastar la incidencia que genera la actual normativa de arrendamientos.

4.1.3.1 Indicadores de solvencia

Análisis de apalancamiento

Apalancamiento por empresa

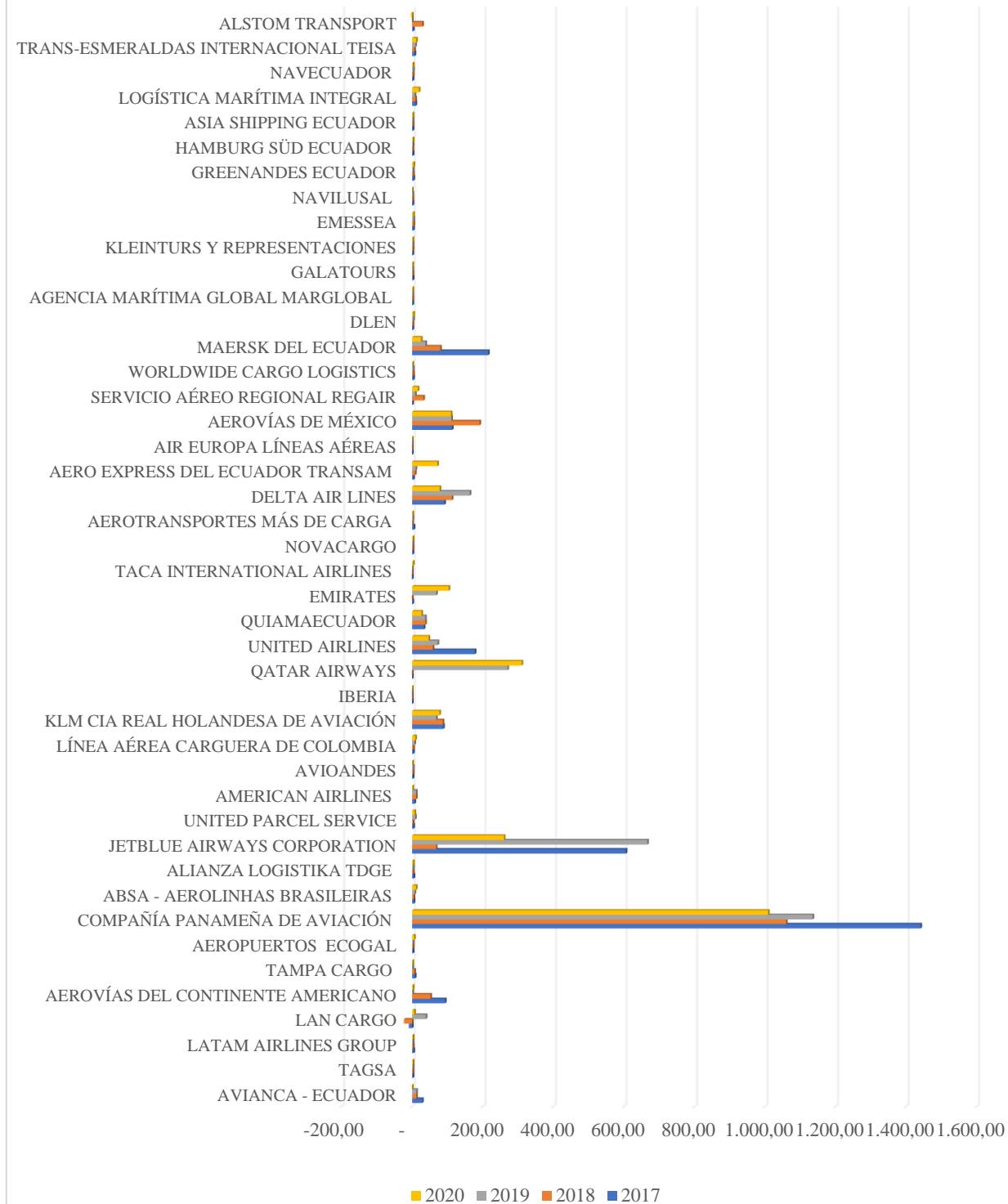


Gráfico 6. Apalancamiento por empresa
Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros
Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Análisis de resultados

De conformidad a los datos expuestos en el gráfico 6, se muestra que, entre las empresas seleccionadas, la Compañía Panameña de Aviación S.A. fue la entidad con mayor apalancamiento durante los periodos de 2017-2020. A consecuencia de la falta de aumento en el capital, puesto que desde el primer periodo de análisis hasta el año 2020, el patrimonio ha sido constante en un valor absoluto de \$25.000. Por lo tanto, la situación amerita que los activos en su mayoría sean financiados por terceros en lugar de respaldarlos con capital propio.

En contraste con lo anterior las empresas con menor apalancamiento varían de un año a otro, es por ello que en 2017 y 2018 se ubica a la empresa Lan cargo S.A. con un índice bajo, mientras que en el año 2019 es Iberia S.A., y en 2020 es la compañía Avianca-Ecuador S.A El promedio de las empresas con menor ratio de apalancamiento asciende a -8,63, es decir, las tres entidades se destacan por el aporte de accionistas en la inversión de activos.

En un análisis integral los datos del índice de apalancamiento se recabaron por tipo de transporte, como se observa en el gráfico 7:

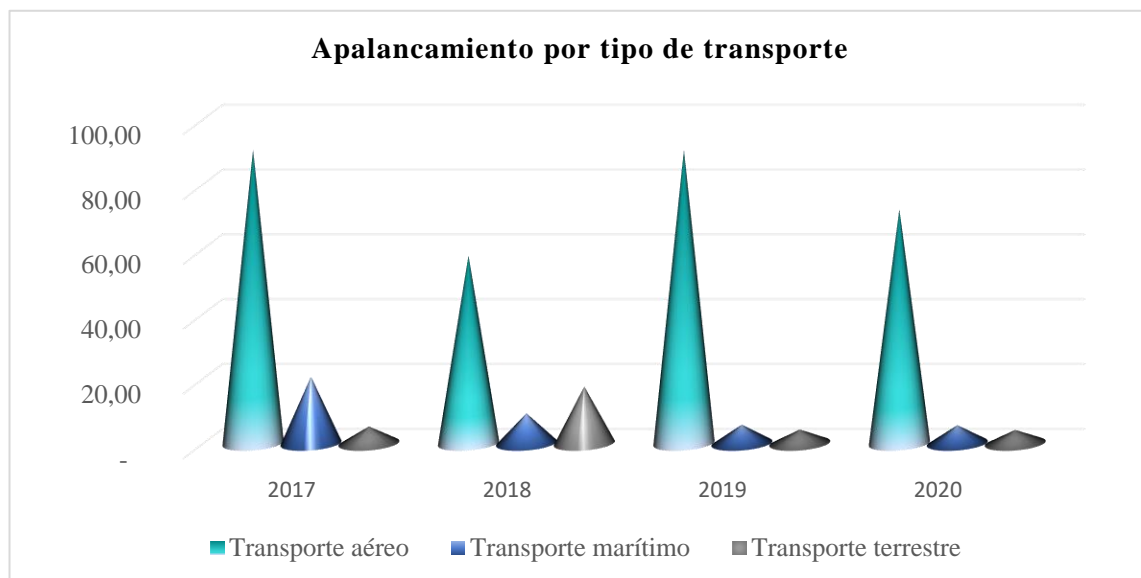


Gráfico 7. Apalancamiento por tipo de transporte

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Análisis de resultados

En apreciación a el gráfico 7 se categorizan los resultados del indicador por tipo de transporte. En los cuatro ejercicios económicos el sector de transporte aéreo ocupa los primeros lugares en el índice de apalancamiento, debido a su financiamiento en la adquisición de aeronaves, equipos de aviación y otras maquinarias de valor significativo por medio de acreedores. En cuanto al transporte terrestre tanto en el año 2017, 2019 y 2020 obtiene resultados positivos, puesto que el patrimonio representa el 73% del total de activo y el porcentaje restante corresponde a pasivos. Durante el transcurso de 2018 el transporte marítimo se ubica en un parámetro ideal de apalancamiento por debajo del transporte terrestre con una diferencia de 8,25. Sucede por la destacada solvencia de financiamiento con dinero propio de tres principales empresas como son, Agencia Marítima Global Marglobal S.A., Navilusal y Hamburg Süd Ecuador S.A.

Análisis de endeudamiento

Endeudamiento por empresa

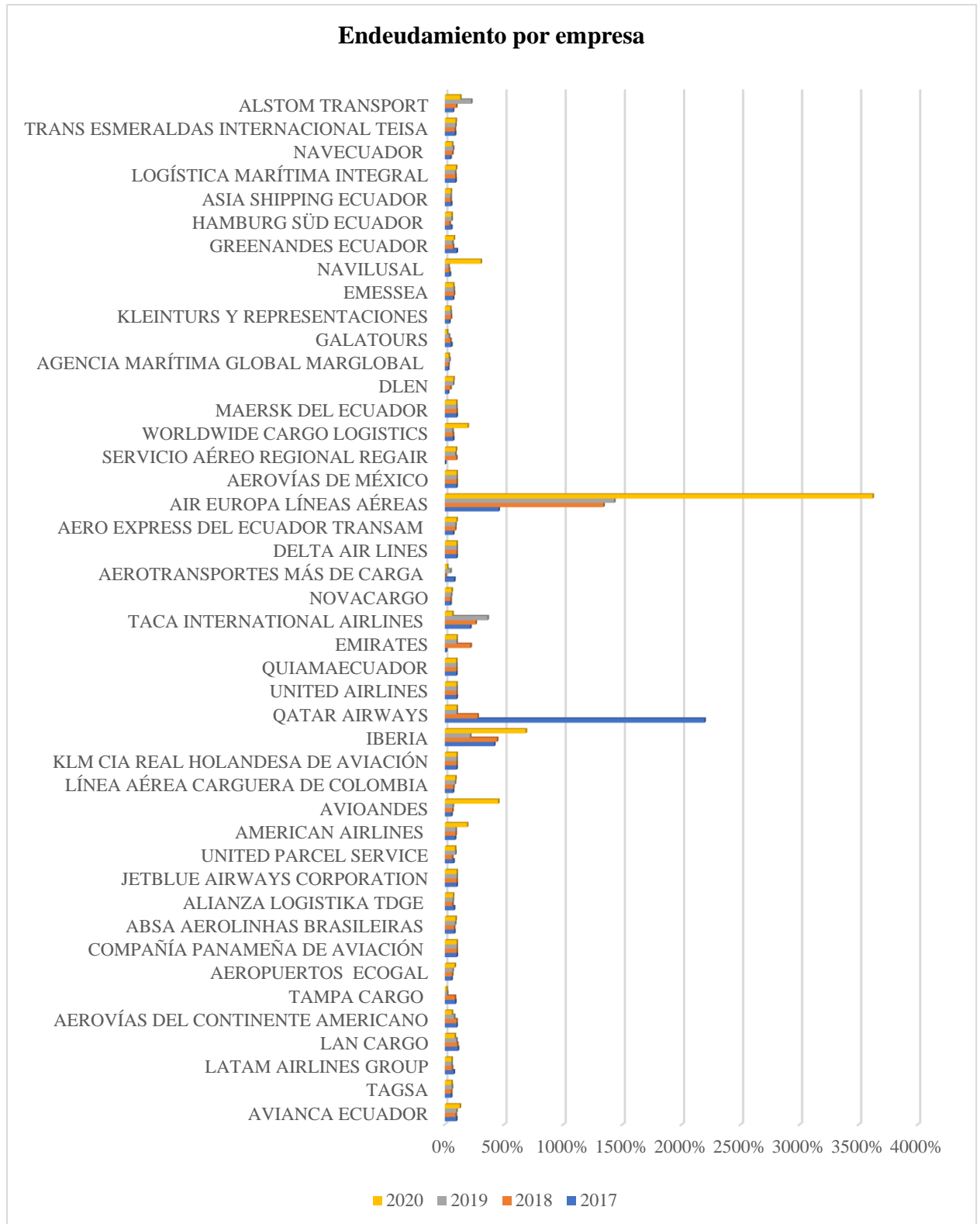


Gráfico 8. Endeudamiento por empresa
Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros
Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Análisis de resultados

El gráfico 8 ilustra que el período con más endeudamiento se registró en el año 2020, encabezado por la empresa Air Europa Líneas Aéreas S.A., que en medida eleva la tasa de obligaciones con terceros en un 43% del total. De igual manera para los años 2018 y 2019 es la misma compañía quien lidera el ranking de endeudamiento, sin embargo, la fracción de aporte para el aumento del indicador correspondiente a la empresa disminuye a la mitad, puesto que se le atribuye el 25% y 27% respectivamente. La explicación al elevado grado de deuda de los tres años es por el aumento de pasivos en las partidas de cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar. Reflejado en datos numéricos en 2018 el total de pasivos ascendía aproximadamente a \$8.000.000, y en 2020 aumentó bruscamente a \$31.000.000, debido a la crisis que generó la pandemia por la COVID-19. El segundo año con valores altos de deuda recae en 2017 con la empresa Qatar Airways que se le asigna el 36% de deuda para el determinado periodo.

El promedio de deuda de 2017-2020 se pondera en 11% de las empresas con menor valor adeudado. Tanto en 2019 y 2020 Tampa Cargo S.A.S. alcanzó el índice de endeudamiento más bajo con el 19% y 15% de obligaciones respectivamente. El motivo es porque la compañía ha acrecentado su patrimonio aproximadamente de \$36.000 millones a \$65.000 millones. Por ende, la administración no proyectó entre sus planes la inversión con entes financieras para hacer frente a las operaciones económicas de los dos periodos. No obstante, los resultados más favorables se produjeron en el transcurso de 2017 y 2018, con el 3% de deuda de la compañía Servicio aéreo regional Regair, y el 6% de la empresa Aerotransportes. La justificación del poco impacto que influyen los acreedores en los recursos de las dos entidades se debe a las utilidades alcanzadas, que permitieron reinvertir en las compañías.

En revisión al índice de endeudamiento los datos alcanzados se integraron por tipo de transporte, al igual que muestra en el gráfico 9:

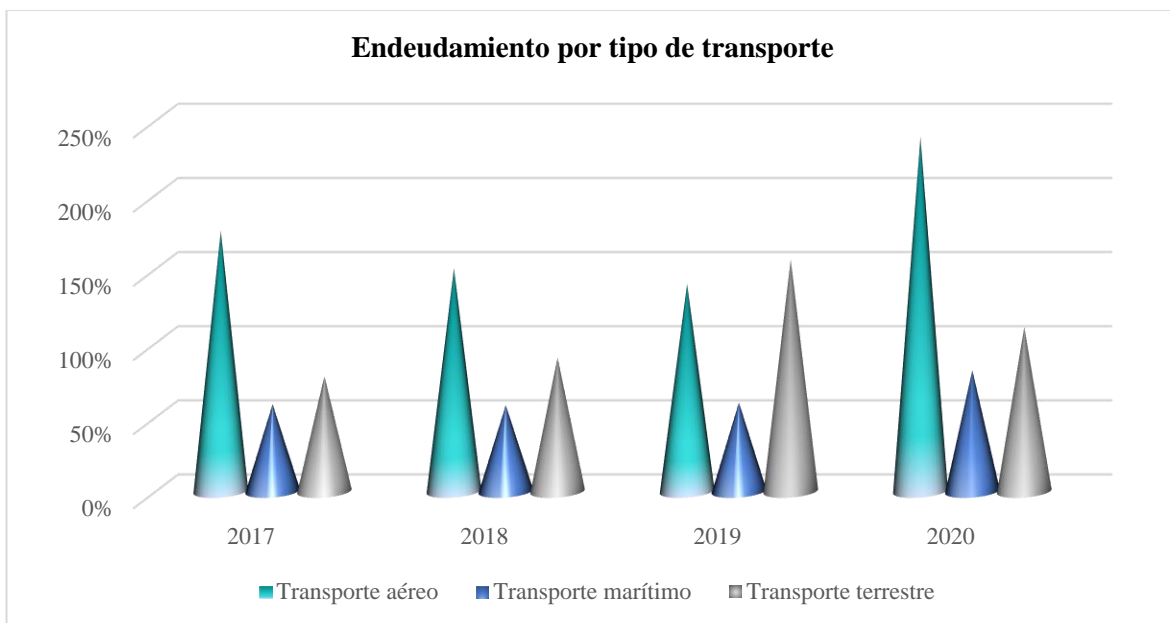


Gráfico 9. Endeudamiento por tipo de transporte

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Análisis de resultados

Como se ilustra en el gráfico 9, el pico máximo de deuda está centrado en el transporte aéreo en los años 2017, 2018 y 2020, subrayando que, en el último período de análisis, la carga de obligaciones se intensificó en un 63% con relación al lapso de 2017. En lo que concierne al transporte terrestre en 2019 se estableció con un margen elevado en la razón de endeudamiento, lo cual fue suscitado por la cantidad de pasivos que contrajo la empresa Alstom Transport S.A. Sin lugar a duda el transporte marítimo se conserva con los mínimos números en el índice con el 36% de promedio durante los cuatro años, que es favorecido por tener un promedio de endeudamiento equilibrado en la mayoría de las empresas del sector naviero, sin tener variaciones abruptas como ocurre en el transporte aéreo.

Análisis medidas de tendencia central y dispersión

Tabla 22. Indicadores de solvencia

<i>Apalancamiento</i>				
	2017	2018	2019	2020
Media	67,70	42,91	63,58	51,04
Mediana	3,33	2,94	3,32	3,33
Desviación estándar	234,34	161,47	198,09	160,85
Varianza de la muestra	54.915,15	26.073,85	39.237,70	25.871,70
Desviación media	103,89	62,09	93,05	73,28
Rango	1.451,08	1.083,34	1.136,30	1.012,44
Mínimo	- 9,52	- 23,22	- 0,88	- 3,33
Máximo	1.441,56	1.060,12	1.135,41	1.009,10
<i>Endeudamiento</i>				
Media	139,45%	122,57%	118,88%	190,30%
Mediana	78,78%	84,25%	86,72%	91,10%
Desviación estándar	327,57%	201,90%	210,10%	541,10%
Varianza de la muestra	1073,03%	407,65%	441,42%	2927,91%
Desviación media	123,78%	87,35%	79,69%	195,32%
Rango	2190,40%	1334,26%	1411,92%	3603,85%
Mínimo	2,90%	6,07%	19,38%	14,61%
Máximo	2193,30%	1340,33%	1431,30%	3618,47%

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

En observación a los resultados alcanzados se infiere que existen valores extremos entre mínimos y máximos, consignando a que generen una diferencia relevante entre la media y la mediana, por consiguiente, los datos de los indicadores de solvencia analizados son distribuidos de manera asimétrica. Además, la dispersión es muy marcada, ya que los datos se presentan heterogéneos y distan de la media. Para los dos índices se toma como referencia de medida de tendencia central a la mediana por la característica de tener en la muestra datos muy altos y bajos que alteran el valor de la media.

Con referencia al apalancamiento se concluye que la mitad de las compañías en 2017 alcanzaron un índice de 3,33 de apalancamiento. En 2018 el valor disminuyó a 2,94, pero para los dos años siguientes el indicador financiero descendió en 12% a consecuencia de la inversión económica por autofinanciamiento del sector de

transporte. En torno al endeudamiento entre el intervalo de 2017 a 2020 ascendió a 16% de deuda, es decir, la mitad de las entidades tuvieron en el último año de análisis una deuda igual o inferior al 91,10% y el resto sobrepasó dicho porcentaje, aumentando los niveles de riesgo de sostenibilidad financiera.

4.1.3.2 Indicadores de rentabilidad

Análisis rentabilidad sobre los activos (ROA)

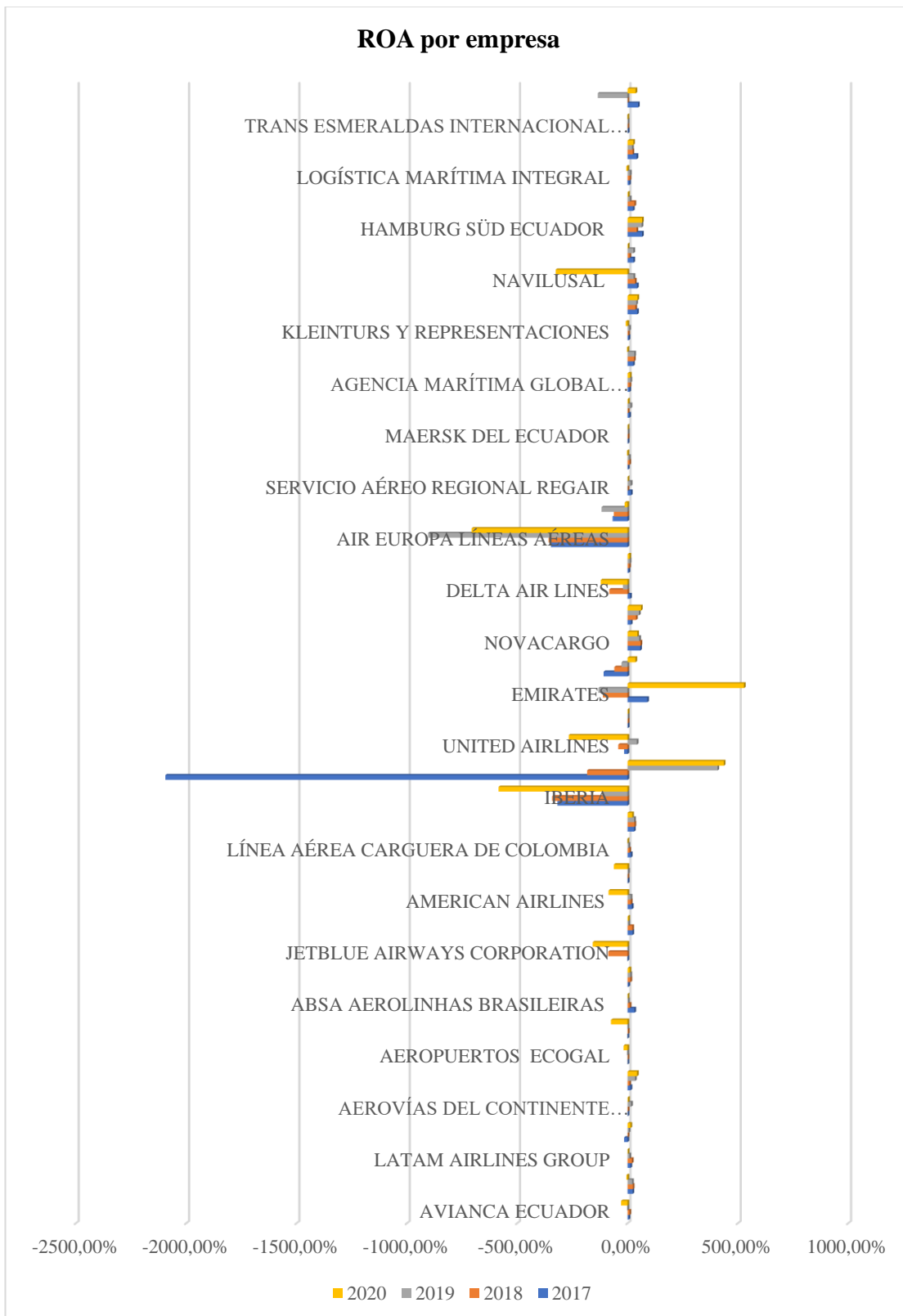


Gráfico 10. ROA por empresa
Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros
Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Análisis de resultados

En valoración a los resultados obtenidos en el lapso de los cuatro periodos se destaca que el promedio de rentabilidad sobre los activos llegó alcanzar 271% en las aerolíneas. Específicamente la cuantía resultante muestra que el año favorable del ROA fue en 2020 con representatividad de la empresa Emirates, seguido en 2019 con la línea aérea Qatar Airways. Referente al año 2017 y 2018 existió una brecha descendente de 530% del ROA en comparación a los dos primeros periodos examinados. La razón a la diferencia en los importes de rentabilidad sobre activos tiene sustentación en los números alcanzados en la utilidad, en vista de que la entidad Emirates consiguió un beneficio de \$27 millones, que representan el 78% de margen neto, y Qatar Airways obtuvo \$17 millones de ganancia, es decir, el 49% de margen de utilidad.

Por otro lado, el panorama de empresas con deficiente ROA, es evidente en Air Europa líneas aéreas por el desempeño negativo en su rentabilidad de 2018. El factor que afectó directamente fue la pérdida del ejercicio fiscal que redondea en \$2 millones, a consecuencia de la caída de ingresos en las prestaciones locales de servicios aéreos. A diferencia del año 2019 la aerolínea Qatar Airways en 2017 atravesó una situación desfavorable en su rendimiento financiero con una oscilación de déficit entre los dos periodos de 116% en el margen bruto. El impacto fue producto de que en 2017 el ejercicio contable arrojó una pérdida de \$17 millones, además la compañía no gestionó con efectividad sus activos disponibles, que son reflejados en un reducido índice de 6.98 en la rotación de activos.

Aunado a los resultados anteriores la información del indicador ROE se incorpora en tres tipos de sector de transporte, como se visualiza en el gráfico 11:

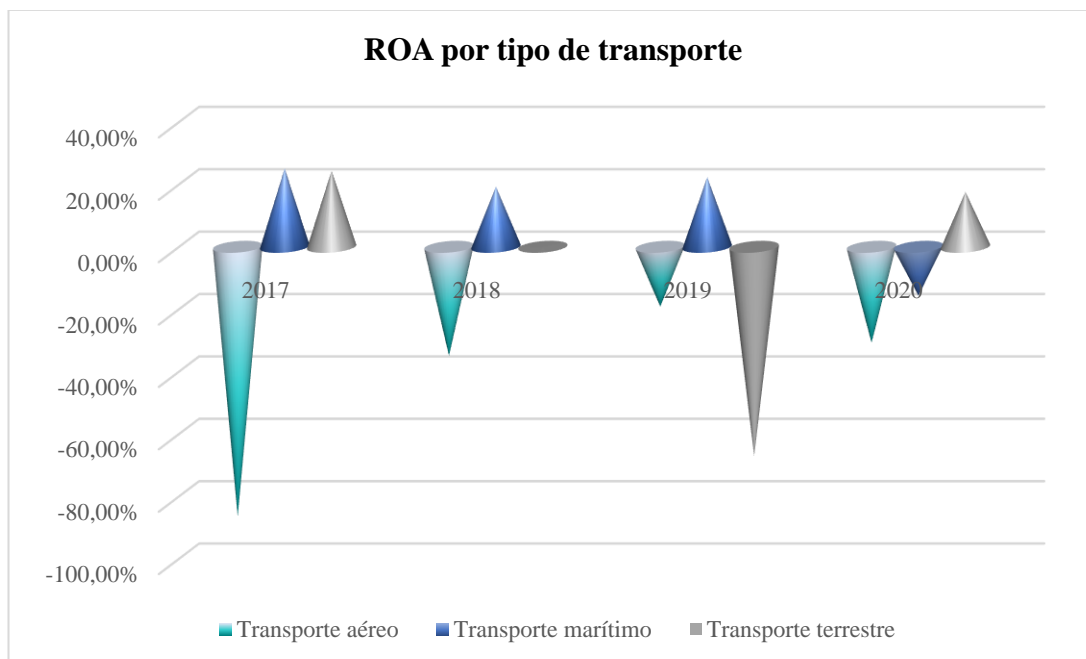


Gráfico 11. ROA por tipo de transporte

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Análisis de los resultados

Con relación a el gráfico 11, el transporte naviero escaló positivamente a valores propicios de productividad en los periodos de 2017-2019 con un promedio del 22% de rentabilidad sobre los activos. Es preciso hacer hincapié que el año 2017 se consolidó con los mejores resultados mediante el importe del 25% del ROA, en el cual la compañía que mayor aportación asignó al índice fue la embarcación Hamburg Süd Ecuador S.A. En definitiva, los ingresos por \$10 millones constituyeron de base sólida para contrarrestar los gastos financieros y operacionales, y concretamente las ventas netas contribuyeron con el 96% del total de ingresos. En el lapso de 2020 el transporte terrestre alcanzó un índice favorable del 17%, contrario al transporte de aviación que tuvo un promedio del -42% del ROA en los periodos de 2017 a 2020.

Análisis rentabilidad sobre el patrimonio (ROE)

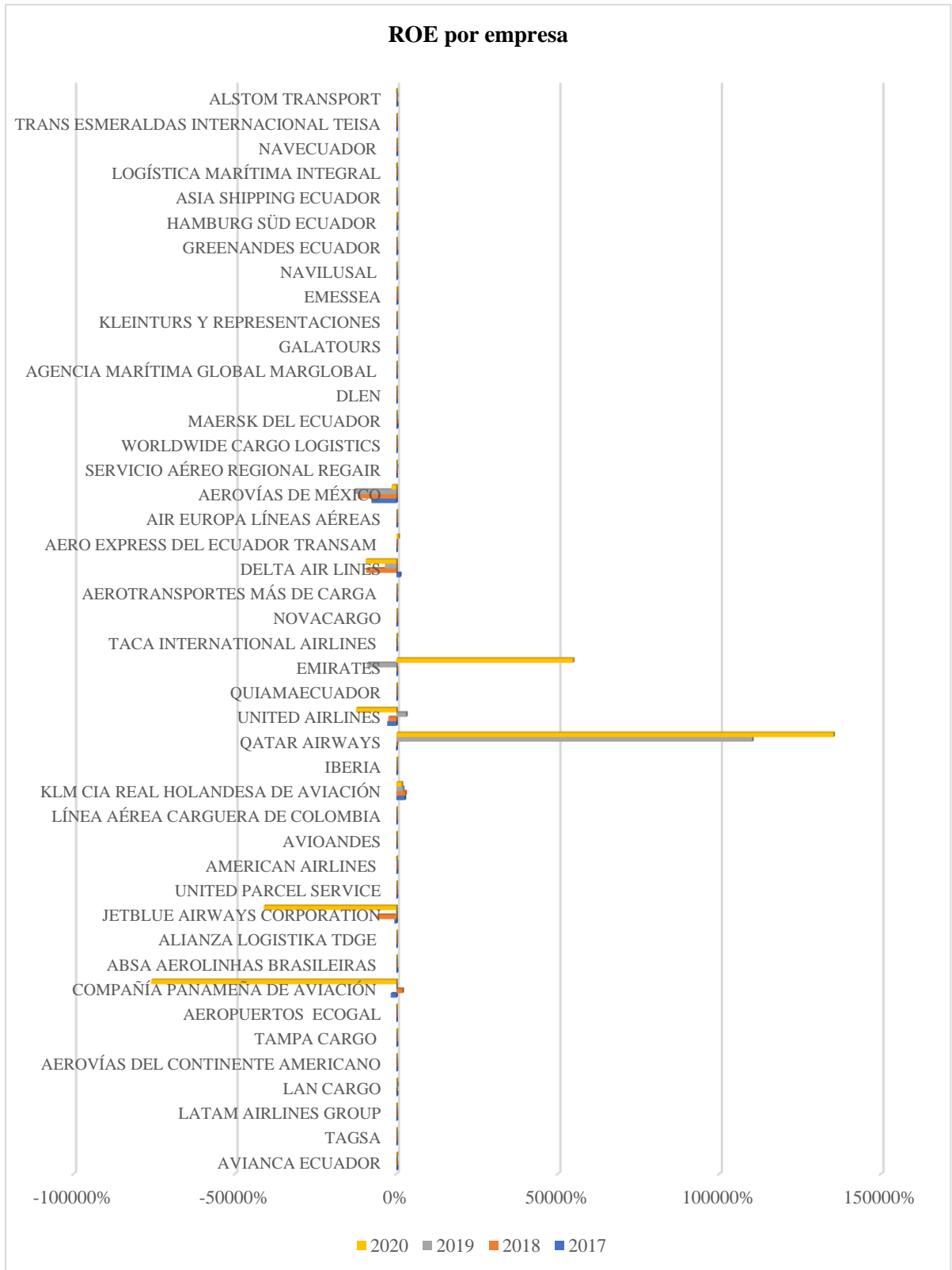


Gráfico 12. ROE por empresa

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Análisis de los resultados

En virtud a el gráfico exhibido anteriormente es notorio que son dos empresas las que resaltan con un margen positivo en el rendimiento patrimonial respecto a las demás. En primera instancia se encuentra la compañía Qatar Airways que consiguió un buen posicionamiento del ROE durante el intervalo de 2019 y 2020, generado por el incremento en el 15% del nivel de financiamiento externo a la par de mantener el mismo capital en \$16.000. De igual manera en 2017 y 2018 otra línea aérea con un índice sobresaliente fue KLM CIA, a razón de haber alcanzado una ganancia estimada en \$2 millones en los dos periodos, aquello ocurrió paralelamente con el aumento del 2% en la tasa de apalancamiento.

La situación fue inversa para la compañía panameña de aviación S.A., que en 2020 tornó poco formidable el retorno del desempeño sobre la inversión de capital. El impacto por tal magnitud en el ROE es porque el apalancamiento reflejó valores negativos, y conjuntamente los importes adversos obtenidos en el indicador del margen de utilidad neta en -61% afectaron considerablemente al resultado. En la misma coyuntura financiera se encontraba la entidad Aerovías de México con la diferencia, que la negatividad porcentual del ROE inició desde 2017 al 2019 con la variación de incremento del 6% en el rendimiento patrimonial. La influencia vino marcada por las pérdidas en el resultado económico de \$1 millón en 2017 y 2018, en cambio para 2019 sus bajos rendimientos ascendieron a aproximadamente \$2 millones.

En conformidad a el gráfico 13 los resultados del índice de rendimiento sobre el patrimonio se contemplan de manera sectorial por tipo de transporte.

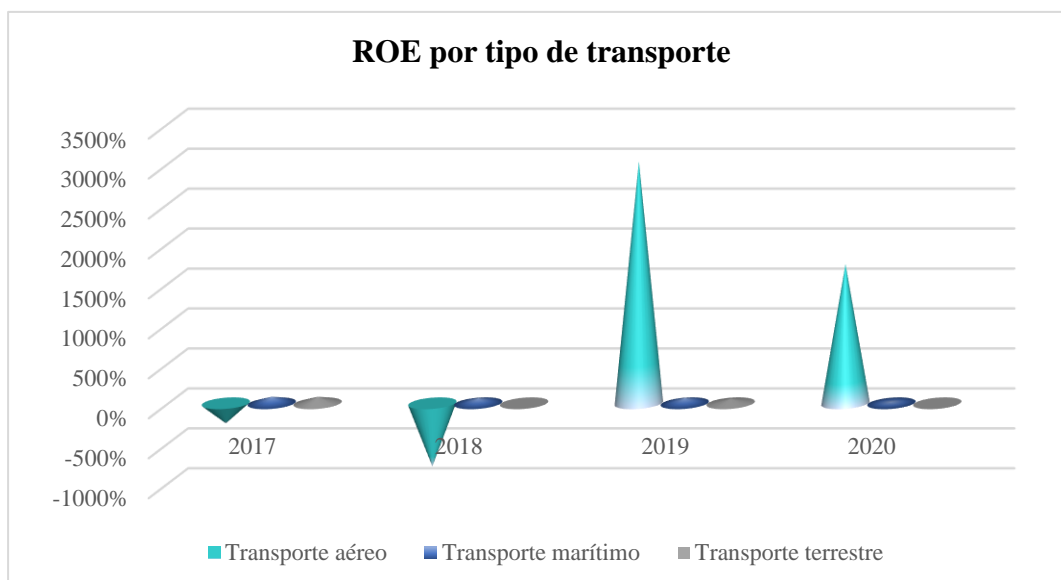


Gráfico 13. ROE por tipo de transporte

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Análisis de resultados

Como se visualiza en la figura 13, el contexto en cada tipo de sector de transporte es diverso. En revisión a las compañías de aviación, que proyectaron en 2017 y 2018 un índice de -251% y -789% del ROE respectivamente. No obstante, en 2019 y 2020 el desempeño del capital empezó a adoptar una tendencia creciente. El elemento que influyó fue que la mayoría de líneas aéreas consiguió un óptimo resultado, específicamente el 79% de empresas aéreas alcanzó utilidad. Para las entidades navieras sus resultados no llegaron a tener alteraciones drásticas entre los periodos económicos fiscales, con la novedad que en 2017 alcanzaron el nivel más alto en el sector de transporte con el 83% del ROE. Mientras que, en 2020 tuvo un declive que llegó hasta el 20% de rendimiento, a causa de la inflación que atravesó el país. En última instancia el transporte terrestre pasó del 82% del ROE en 2017 a -68% en 2020, con una oscilación negativa del 188%, en repercusión por la ausencia de ampliación del capital en las aportaciones de los accionistas.

Análisis medidas de tendencia central y dispersión

Tabla 23. Indicadores de rentabilidad

<i>ROA</i>				
	2017	2018	2019	2020
Media	-50,9%	-18,5%	-10,0%	-24,4%
Mediana	8,4%	7,9%	9,5%	0,9%
Desviación estándar	325,0%	85,6%	157,2%	189,1%
Varianza de la muestra	1056,4%	73,3%	247,1%	357,7%
Desviación media	121,9%	52,9%	62,8%	8551,8%
Rango	2184,0%	417,2%	1311,4%	1234,8%
Mínimo	-2094,6%	-358,1%	-903,7%	-707,2%
Máximo	89,3%	59,1%	407,7%	527,6%
<i>ROE</i>				
Media	-144,8%	-521,3%	2085,2%	1190,6%
Mediana	202,9%	50,4%	44,5%	8,8%
Desviación estándar	67,0%	2507,0%	16871,0%	25949,3%
Varianza de la muestra	18107,4%	62849,5%	2846310,7%	6733682,7%
Desviación media	557,3%	1255,0%	4959,5%	8551,8%
Rango	10291,1%	14652,4%	123354,1%	211276,9%
Mínimo	-7689,0%	-11886,8%	-13125,0%	-75947,8%
Máximo	2602,1%	2765,5%	110229,1%	135329,2%

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

De acuerdo con los datos extraídos en la estadística descriptiva de la tabla 23, es apreciable que el rango de oscilación entre valores inferiores a superiores tiene una diferencia relevante que provoca sensibilidad de representatividad en la media aritmética de los indicadores de rentabilidad. Consecuentemente de 2017 a 2020 la desviación estándar en el ROA se cuantifica en 189% de alteración de la media, en cambio el ROE ostenta variabilidades aún más sobresalientes, en la cual su punto más bajo se concreta en el año 2017 con el 67% del ROE.

El promedio del desempeño del activo fue del 6,7% dentro de lapso de los cuatro años, acotando que el último periodo sufrió un drástico descenso del 90% por incidencia de tener resultados reducidos del ROA en 2020. En cuestión a la rentabilidad sobre el capital el punto medio se estableció en 76% durante los cuatro periodos, en efecto el ROE fue superior al ROA a consecuencia del aumento del apalancamiento, es decir,

se maximiza la deuda y reduce la aportación del capital, impulsando a generar mayor rentabilidad financiera en las entidades del sector de transporte.

Variación antes y después de la aplicación de NIIF 16 en los indicadores de solvencia y rentabilidad

Tabla 24. Variación en indicadores de solvencia y rentabilidad

	Apalancamiento	Endeudamiento	ROA	ROE
Transporte aéreo	56,17%	-7,02%	154,85%	87,51%
Transporte marítimo	-37,64%	3,16%	15,85%	-108,39%
Transporte terrestre	-75,49%	73,30%	-71151,57%	2,90%

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

En determinación al efecto del antes y después de la aplicación de la nueva normativa de arrendamiento, en los indicadores financieros se analizaron los resultados de 2018 en comparación con el periodo 2019. En los índices de solvencia, el apalancamiento de las aerolíneas tuvo una tendencia creciente del 56%, en tanto que en el transporte marítimo y terrestre oscilaron a una baja del -37% y -75%, respectivamente. Con relación al endeudamiento los resultados fueron inversos al de apalancamiento, el motivo se debe a la identificación en los balances del pasivo por arrendamiento, que tienden a impactar en el total de las obligaciones.

Dentro de la perspectiva del indicador de rentabilidad con representación del ROA, que muestra un aumento del índice en las líneas aéreas y compañías de navegación. Una posición opuesta sucedió en el transporte terrestre con valores contraproducentes en el desempeño económico. En el marco de evaluación del ROE se concretaron inclinaciones positivas del 87% en las entidades aéreas y 2% en las terrestres, a diferencia de las empresas marítimas con importes del -108% del ROE. La consecuencia de las desviaciones positivas o negativas se argumentan con el grado de reconocimiento que cada sector de transporte les otorga a las partidas del gasto por depreciación del activo rentado, como también al gasto financiero del pasivo por arrendamiento que afectan al resultado del ejercicio fiscal.

4.2 Verificación de la hipótesis

En virtud de ofrecer mayor credibilidad y veracidad al estudio de investigación se generó la comprobación de las hipótesis mediante la prueba de Wilcoxon. Por lo tanto, el propósito fue identificar la significancia estadística de variabilidad entre las observaciones que fueron recabadas a través de los datos de los estados financieros.

En efecto, se realizó a través del estadístico SPSS la verificación de la hipótesis que menciona si existe un impacto financiero con la aplicación de la NIIF 16 arrendamientos para lo cual se contrasta con los índices de rentabilidad (ROA y ROE), como se muestra en la tabla 25 y 26.

Tabla 25. Contratación de hipótesis de la razón financiera ROA antes y después de la adopción de NIIF 16

	ROA Después (2019-2020) - ROA Antes (2017-2018)
Z	-2,381 ^b
Sig. asintótica(bilateral)	,017

Fuente: Obtenido del SPSS

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Interpretación

En consideración con la tabla 25, la información resultante define que se aprueba la hipótesis alternativa (H1a), y se rechaza la hipótesis nula (H0a), puesto que el grado de significancia es inferior a 0,05. Afirmando, que el índice financiero ROA pondera un impacto considerable en el análisis de la situación financiera, una vez que fueron reconocidos en los balances los derechos y obligaciones que se desprenden del arrendamiento.

Sobre la validez estadística entorno a las razones financieras, el indicador ROA presenta una alteración importante derivada por la fluidez positiva de los activos en generar ganancias con la gestión productiva de los servicios que brinda el sector de transporte. Aun cuando los gastos subieron, los ingresos de la misma manera se proyectaron superiores, propiciando a tener utilidad, la cual influye simultáneamente en el aumento del margen neto de utilidad y en la rotación de los activos, que en gran

medida son factores indispensables para que el rendimiento sobre el activo sea favorable.

Tabla 26. Contrastación de hipótesis de la razón financiera ROE antes y después de la adopción de NIIF 16

	ROE Después (2019-2020) - ROE Antes (2017-2018)
Z	-2,416 ^b
Sig. asintótica(bilateral)	,016

Fuente: Obtenido del SPSS

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Interpretación

En apreciación con la tabla 26, el importe alcanzado con el valor “p” es igual a 0,016; verificando que se encuentra por debajo del grado de significancia, por lo cual se rechaza la hipótesis nula (H0a), y se acepta la hipótesis alternativa (H1a). Al igual que el anterior indicador analizado, el rendimiento financiero sobre el patrimonio marcó una variación sustancial positiva en comparación a los dos trances del antes y después del nuevo estándar de arrendamiento.

Los resultados de contrastación dejan entrever que el desempeño del patrimonio en la utilidad del periodo fiscal 2019 y 2020 fue en definitiva mayor a los dos previos periodos. Los márgenes de superioridad reportados son a consecuencia del efecto en el aumento de la deuda con terceros que permite a las compañías del sector de transporte financiar la operacionalización del negocio, sacando el mejor provecho en correspondencia con las ganancias alcanzadas.

En la misma línea de investigación se requiere determinar el impacto significativo en propiedad, planta y equipo con la adopción de la NIIF 16 arrendamientos; en la tabla 27 se indican los resultados alcanzados.

Tabla 27. Contrastación de hipótesis de propiedad planta y equipo antes y después de la adopción de NIIF 16

Propiedad planta y equipo después (2019-2020) - Propiedad planta y equipo antes (2017-2018)	
Z	-,080 ^b
Sig. asintótica(bilateral)	,936

Fuente: Obtenido del SPSS

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Interpretación

En observación a la tabla 27, se obtiene que el valor de “p” es igual a 0,936; es decir, que el nivel de significancia es mayor a 0,05. De tal modo, no se ha podido rechazar la hipótesis nula (H0b), constatando que propiedad planta y equipo no experimentó un impacto relevante con el cumplimiento de la NIIF 16 arrendamientos en el sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador.

Los datos expuestos ponen de manifiesto que las cifras de propiedad planta y equipo fueron más elevados en el transcurso de 2017 y 2018, en comparación con los años 2019 y 2020, que se destacan por ser periodos que establecen la capitalización de arrendamientos. Principalmente el factor que incidió en un menor impacto fue la introducción en el estado de situación de la cuenta activo por derecho de uso, disminuyendo de esta manera los importes que se destinaban a propiedad planta y equipo por contrato financiero. Es por ello que la totalidad del activo si es afectado, pero su desglose no causa los mismos efectos por cuestiones de criterios contables en el registro del derecho por arrendamiento.

En la tabla 28 se muestra los resultados de la contrastación de la hipótesis con respecto al impacto en los gastos de operación con la implementación de la NIIF 16 en las compañías del sector de transporte.

Tabla 28. Contrastación de hipótesis de gastos de operación antes y después de la adopción de NIIF 16

	Gastos de operación después (2019-2020) - Gastos de operación antes (2017-2018)
Z	-2,031 ^c
Sig. asintótica(bilateral)	,042

Fuente: Obtenido del SPSS

Elaborado por: Moreira, I. (2022)

Interpretación

Conforme a la tabla 28, se rechaza la hipótesis nula (H0c) a causa de que el valor “p” es igual a 0,042, lo que quiere decir que es menor al nivel de significancia, y se acepta la hipótesis alternativa (H1c). Consecuentemente existen diferencias relevantes en los gastos de operación dentro de los dos periodos analizados, pre y pos capitalización de arrendamientos.

Lo anteriormente expuesto revela que los gastos de operación han sufrido cambios inclinados a superar los montos de desembolso que fueron empleados durante la trayectoria de aplicación de NIC 17. La incidencia en el aumento de los gastos asociados al negocio, se deben a consecuencia de la inserción del gasto por depreciación del bien rentado. Es considerable mencionar que a pesar de que la NIIF 16 suprime la cuenta de gasto arrendamientos; las erogaciones contabilizadas por la amortización de los activos de arrendamiento, son mayores y es por ello que existe más asignación monetaria al gasto operacional en los años de 2019 y 2020.

4.3 Limitaciones del estudio

Cabe mencionar que las limitaciones identificadas en el estudio recaen en la falta de información que suministran las notas de los estados financieros con respecto a las especificaciones en importes y en las características pertinentes para el entendimiento del contrato. En adición a ello los montos de ciertos casilleros de los estados financieros por concepto de arrendamiento se encontraban sin valores; sin embargo, en las notas se disponía del valor, con lo cual se observó inconsistencias en los informes que proporciona el portal de la Superintendencia de Compañías, Valores y

Seguros. Por tanto, obstaculizó de algún modo conseguir la situación financiera precisa de las empresas del sector de transporte; no obstante, las limitaciones consideradas no reducen valor a la investigación.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Con la culminación de la investigación y en virtud a los indicios alcanzados por los resultados se derivan del análisis las siguientes conclusiones:

5.1 Conclusiones

-En consideración al primer objetivo los cambios que se identificaron en las cuentas con la aplicación de la NIIF 16, inician con la eliminación de la clasificación entre arrendamiento operativo y financiero, estipulando que todos los arrendamientos serán reconocidos en los estados financieros. Paralelamente a ello se introduce el modelo de derecho de uso, con el cual se reconoce el activo y pasivo por arrendamiento, además el gasto de arrendamiento es sustituido por depreciación y gasto interés.

- Con relación a los resultados alcanzados en el cumplimiento del segundo objetivo se sostiene que al igual que en investigaciones precedentes las partidas de los estados financieros con la aplicación de la NIIF 16 presentan cambios. De este modo en el periodo de 2019 los activos reflejaron el impacto más alto con el 3,52%, seguido del pasivo con el 2,71% de efecto y los costos y gastos con el 2,26% de alteración. En general durante el transcurso de 2019 el impacto fue del 3% en los estados financieros, en comparación con el año 2020 la afectación llegó al 4%, siendo en este caso los costos y gastos los que alcanzaron la mayor incidencia con el 5,60%, posterior se registra al activo con el 4,19% de oscilación, a diferencia del pasivo con el 1,77% de efecto.

- De la misma manera en referencia al tercer objetivo se obtuvo como resultado que las empresas analizadas presentaron un impacto financiero por la capitalización de los arrendamientos operativos. En conformidad a la medición de los indicadores de rentabilidad, específicamente el ROA y el ROE fueron influenciados en un incremento del 1,5% y 33% respectivamente. Por otro lado, en los índices de solvencia generó un efecto en el alza del 3% en el apalancamiento y del 29% en el endeudamiento.

-La revelación de los arrendamientos operativos en los estados financieros proporciona que la información sea de calidad, relevante y confiable para los usuarios internos y externos de la entidad, que tendrán una visualización de transparencia en los montos de la actividad de arrendamientos.

5.2 Recomendaciones

-Es crucial que el profesional del área contable y administrativa mantengan un perfil direccionado a actualizar constantemente sus conocimientos y capacitarse en la normativa que rige la materia de arrendamientos, a fin de manejar correctamente los estándares establecidos por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad. Además, sea un sustento en la elaboración de información fidedigna y prudente que permita ser analizada en torno al desarrollo de decisiones de control en la gestión de negociaciones en los contratos de leasing de las compañías del sector de transporte aéreo, marítimo y terrestre.

-El contador debe considerar que la adopción de la NIIF 16 acarrea dentro del proceso contable implicaciones tributarias por impuestos diferidos, que son originados por el nuevo esquema de desembolso del contrato con el gasto de depreciación e interés que difieren del importe pactado en el acuerdo.

-La información financiera que proporciona el portal de la Superintendencia de Compañías debe ser completa y evaluada pertinentemente por el auditor verificando que los estados financieros de las empresas que mantengan contratos de arrendamiento reflejen valores en las cuentas que especifica la normativa. De la misma manera que las notas financieras incorporen datos explicativos que complementen a la información de arrendamientos para una óptima apreciación de las transacciones económicas del periodo.

-Es oportuno que las entidades del sector de transporte calculen los índices financieros de rentabilidad y solvencia en aras de evaluar y conocer el contexto económico y financiero, con lo cual facilite el planteamiento de estrategias que mejoren el desempeño y seguimiento en la productividad que generan los recursos, específicamente de los

activos arrendados que son usados en la operacionalización del negocio y de esa manera posibilite aumentar las ganancias con los menores costos y gastos.

-En las compañías de líneas aéreas es oportuno que intensifiquen el rendimiento de los activos fijos para atenuar los resultados negativos del ROA, por medio del aumento de ingresos con los servicios prestados y la reducción de las erogaciones, permitiendo mayor margen neto que responda al flujo por el volumen de activos arrendados.

-En las empresas de transporte terrestre conviene que el indicador ROE mejore, por medio del incremento en el nivel de apalancamiento, puesto que al adquirir financiamiento externo posibilita que las entidades eleven el monto de inversión que es destinado a las operaciones del negocio con el objetivo de ampliar el beneficio total, y simultáneamente subir el índice de rentabilidad financiera.

-Las compañías deberán tener presente las condiciones del contrato y también analizar los beneficios de arrendamiento en comparación con la compra de activos para mitigar el efecto financiero que involucra el nuevo estándar normativo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre, F., Ayabaca, F., Bermeo, J., & Rodríguez, B. (2021). Estudio de la adopción de NIIF 16, implicación contable, tributaria y financiera considerando efecto COVID-19 en Ecuador. *Boletín de Coyuntura*, 30, 25–32.
<https://revistas.uta.edu.ec/erevista/index.php/bcoyu/article/view/1411>
- Altamuro, J., Johnston, R., Pandit, S., & Zhang, H. (2014). Operating leases and credit assessments. *Contemporary Accounting Research*, 31(2), 551–580.
<https://doi.org/10.1111/1911-3846.12033>
- Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación* (Sexta). Episteme.
<https://informaticapdm.files.wordpress.com/2012/06/proyecto-de-investigacion-fidias-arias.pdf>
- Arias, L. (2020). *Técnicas e instrumentos de investigación científica*. Enfoques Consulting Eirl. www.cienciaysociedad.org
- Arnau, F. (2009). *Lecciones de derecho civil II: obligaciones y contratos*. Universitat Jaume I. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/53/tc.pdf>
- Association of chartered certified accountants. (2014). Lease accounting: an update on the international proposed amendments. *ACCA*, 3–7.
<https://www.accaglobal.com/sg/en/technical-activities/technical-resources-search/2014/june/lease-accounting-an-update.html>
- Barral, A., Cordobés, M., & Ramírez, J. (2014). Los arrendamientos operativos: impacto de su reconocimiento en los estados financieros y en la política de financiación de las compañías españolas y del Reino Unido. *Revista de Contabilidad*, 17(2), 212–223.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=359733647011>
- Bascom, K., Jubels, R., Leger, S., & O'Donovan, B. (2016). NIIF 16 arrendamientos un balance más transparente. *KPMG International Standards Group*, 1–70.

<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/pdf/2016/06/NIIF16-arrendamientos-abr-2016.pdf>

Bautista, R., Barral, A., Molina, H., & Ramírez, J. (2014). Marco conceptual del IASB y el debate a la norma de arrendamientos. *Revista Internacional Legis de Contabilidad y Auditoría*, 58–82.
<https://www.aeca.es/old/faif/articulos/legis60.pdf>

Beattie, V., Goodacre, A., & Thomson, S. J. (2006). International lease-accounting reform and economic consequences: The views of U.K. users and preparers. *The International Journal of Accounting*, 41(1), 75–103.
<https://doi.org/10.1016/j.intacc.2005.12.003>

Bennett, B. K., & Bradbury, M. E. (2003). Capitalizing non-cancelable operating leases. *Journal of International Financial Management and Accounting*, 14(2), 101–114. <https://doi.org/10.1111/1467-646X.00091>

Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación* (Tercera). Pearson.
<https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigación-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>

Biondi, Y., Bloomfield, R. J., Glover, J. C., Jamal, K., Ohlson, J. A., Penman, S. H., Tsujiyama, E., & Wilks, J. T. (2011). A perspective on the joint IASB/FASB exposure draft on accounting for leases. *Accounting Horizons*, 25(4), 1–14.
<https://doi.org/10.2139/ssrn.1768083>

Bostwick, E., Fahnestock, R., & O’Keefe, T. (2013). Effects of lease capitalization techniques on key measures of financial performance. *Journal of Finance and Accountancy*, 12, 1–12. <https://www.aabri.com/manuscripts/121339.pdf>

Caballero, A. (2014). *Metodología integral innovadora para planes y tesis*. Cengage Learning. <https://www.grupoases.pe/libros/4.pdf>

Castro, R., Suriaga, M., & De la Hoz, B. (2020). Aplicación de las normas

internacionales de información financiera en las empresas ecuatorianas. *Revista Científica Dominio de Las Ciencias*, 6, 878–895.

<https://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i3.1254>

Chávez, A., & Herrera, M. (2018). *Aplicación de las NIIF en Ecuador desde la perspectiva contable positiva* (1era ed.). Editorial Universitaria Abya- Yala.
[https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/17056/1/Aplicacion de las NIIF en Ecuador.pdf](https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/17056/1/Aplicacion%20de%20las%20NIIF%20en%20Ecuador.pdf)

Congreso nacional comisión de legislación y codificación. (2005). Código civil del Ecuador. In *Registro oficial, suplemento 46, de 10 de mayo de 2005*.
<https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec055es.pdf>

Díaz, J., & Gómez, M. (2020). *Efectos financieros por la implementación de la NIIF 16: arrendamientos, caso de estudio empresa de telecomunicaciones*.
https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=2292&context=contaduria_publica

Duke, J. C., Hsieh, S.-J., & Su, Y. (2009). Operating and synthetic leases: Exploiting financial benefits in the post-Enron era. (*Elsevier, Ed.*) *Advances in Accounting, Incorporating Advances in International Accounting*, 25(1), 28–39.
<https://doi.org/10.1016/j.adiac.2009.03.001>

Ernst & Young Global Limited (EY). (2020). *Applying IFRS: A closer look at IFRS 16 leases*. EYGM. https://www.ey.com/en_gl/ifrs-technical-resources/a-closer-look-at-ifrs-16-leases-updated-december-2020

Europe Economics. (2017). Ex ante impact assessment of IFRS 16. *Europe Economics*. www.europe-economics.com

FASB, & IASB. (2013). *Basis for conclusions exposure draft leases*.
<https://www.ifrs.org/content/dam/ifrs/project/leases/revised-ed/published-documents/ed-leases-basis-for-conclusions-may-2013.pdf>

- Fitó, Á., Moya, S., & Orgaz, N. (2013). Consideración de los efectos de la capitalización de arrendamientos operativos en las principales ratios financieras. *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, 42(159), 341–369. <https://doi.org/10.1080/02102412.2013.10779750>
- Freitas de Moura, A., & Gupta, J. (2019). Mandatory adoption of IFRS in Latin America: A boon or a bias. *Journal of International Financial Markets, Institutions and Money*, 60, 111–133. <https://doi.org/10.1016/j.intfin.2018.12.016>
- Fülbier, R. U., Silva, J. L., & Pferdehirt, M. H. (2008). Impact of lease capitalization on financial ratios of listed German companies. *Schmalenbach Business Review*, 60(2), 122–144. <https://doi.org/10.1007/bf03396762>
- Galiano, G., & Fernández, M. (2018). *Los contratos en el código civil de Ecuador*. Reus Editorial. <https://www.editorialreus.es/libros/los-contratos-en-el-codigo-civil-de-ecuador/9788429020809/>
- Gil, J. (2018). Arrendamientos operativos nuevo tratamiento en la contabilidad del arrendamiento según NIIF. *Revista de La Facultad de Ciencias Económicas*, 132, 29–44. <https://fce.uncuyo.edu.ar/upload/gil-arrendamientos-operativos-nuevo-tratamiento-en-la-contabilidad.pdf>
- Gill de Albornoz Nogueira, B., Rusanescu, S., & Cabedo, P. (2017). Las nuevas normas contables de arrendamientos: causas y potenciales efectos económicos. *Revista de Contabilidad y Tributación*, 406, 207–246. http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/167330/Gill_2017_Nuevas.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- González, J. (2000). *Derechos del arrendador*. Universidad Nacional Autónoma de México. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/53/tc.pdf>
- Guijarro, P., & Cortés, A. (2019). Impacto de la NIIF 16 de contabilización de alquileres. *Cuadernos de Información Económica*, 268, 47–54.

https://www.funcas.es/wp-content/uploads/Migracion/Articulos/FUNCAS_CIE/268art07.pdf

Herz, J. (2018). *Apuntes de contabilidad financiera* (3a ed.). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. <https://elibro.net/es/ereader/uta/41280?page=18>

IFRS Foundation. (2014). *Norma Internacional de Contabilidad 17 Arrendamientos*. https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/con_nor_co/vigentes/nic/NIC_017_2014.pdf

International Accounting Standards Board (IASB). (2016). Effects Analysis. IFRS 16 Leases. In *IFRS Foundation*. <https://doi.org/10.18267/j.cfuc.487>

International Accounting Standards Board (IASB). (2019). *NIIF 16 Arrendamientos*. [https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/17056/1/Aplicacion de las NIIF en Ecuador.pdf](https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/17056/1/Aplicacion%20de%20las%20NIIF%20en%20Ecuador.pdf)

International Accounting Standards Board (IASB), & Financial Accounting Standards Board (FASB). (2009). *Discussion paper leases preliminary views*. <https://www.efrag.org/Activities/108/Leases---Discussion-Paper-2009>

International Accounting Standards Board (IASB), & Financial Accounting Standards Board (FASB). (2010). *Exposure draft leases*. <https://www.ifrs.org/content/dam/ifrs/project/leases/exposure-draft/published-documents/ed-leases-august-2010.pdf>

Izaguirre, J., & Carhuancho, I. (2020). *Finanzas para no financieros*. Universidad Internacional del Ecuador. <https://elibro.net/es/ereader/uta/136839?page=35>

Kabir, H., & Rahman, A. (2018). How does the IASB use the conceptual framework in developing IFRSs? An examination of the development of IFRS 16 leases. *Journal of Financial Reporting*, 3(1), 93–116. <https://doi.org/https://doi.org/10.2308/jfir-52232>

Lambreton, V., & Rivas, E. (2017). Nueva norma de arrendamiento IFRS 16 Leases

y su impacto financiero y contable. *Mercados y Negocios*, 36, 75–87.
<https://doi.org/10.32870/myn.v0i36.6538>

Lambreton, V., & Rivas, E. (2019). Simulación del cambio en la contabilidad de los arrendamientos en métricas clave de las empresas mexicanas. *Revista de Investigación En Ciencias Contables y Administrativas*, 4(2), 65–91.
<https://doi.org/https://ricca.umich.mx/index.php/ricca>

Libby, R., Nelson, M., & Hunton, J. (2005). Recognition v. disclosure and auditor misstatement correction: the cases of stock compensation and leases. *Journal of Accounting Research*, 15(3), 1–42.
<https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.565.2563&rep=rep1&type=pdf>

Martínez, H. (2012). *Metodología de la investigación* (6a ed.). Cengage Learning.
<https://elibro.net/es/ereader/uta/39957>

Molina, H., & De Vicente, M. (2020). Análisis sobre los principales impactos de la hipotética aplicación de los criterios de la NIIF 16. ‘Arrendamientos’ en cuentas individuales. *Revista de La Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas*, 129, 5–9. https://aeca.es/wp-content/uploads/2020/05/revistaeca129_niif16_molina_devicente.pdf

Molina, H., & Mora, A. (2015). Cambios conceptuales en la contabilidad de los arrendamientos: retos normativos y académicos. *Elsevier*, 18(1), 99–113.
<https://doi.org/10.1016/j.rcsar.2015.01.001>

Monson, D. (2001). The conceptual framework and accounting for leases. *Accounting Horizons*, 15(3), 275–287.
<https://doi.org/10.2308/acch.2001.15.3.275>

Morales, J. (2018). La última reforma de las NIIF y sus efectos en los estados financieros. *Estudios de Economía Aplicada*, 36(2), 349–378.
<https://doi.org/10.25115/eea.v36i2.2534>

- Morales, J., & Zamora, C. (2018). The impact of IFRS 16 on key financial ratios: A new methodological approach. *Accounting in Europe*, 15(1), 105–133.
<https://doi.org/10.1080/17449480.2018.1433307>
- Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E., & Villagómez, A. (2014). *Metodología de la investigación cuantitativa - cualitativa y redacción de la tesis* (4a ed.). Ediciones de la U. <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2019/03/Metodologia-de-la-investigacion-Naupas-Humberto.pdf>
- Novoa, H. (2019). Elaboración analítica de estados financieros: Concordada con las NIIF y manual para la preparación de información financiera-SMV. In *Contabilidad financiera* (pp. 50–88). Instituto Pacífico.
https://gc.scalahed.com/recursos/files/r157r/w13017w/ContaFin1_unidad2.pdf
- Nuryani, N., Heng, T. T., & Julieta, N. (2015). Capitalization of operating lease and its impact on firm's financial ratios. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 211, 268–276. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.11.034>
- Pincay, D., Sánchez, J., Tasigchana, L., & Serrano, G. (2017). Las NIIF y su impacto en el sector comercial de electrodomésticos del Cantón Milagro. *3C Empresa : Investigación y Pensamiento Crítico*, 6(1), 63–76.
<https://doi.org/10.17993/3cemp.2017.060129.63-76>
- PricewaterhouseCoopers. (2009). The future of leasing. *PwC*, 1–13.
<https://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/pdf/leasing-brochure-global-research-study.pdf>
- PricewaterhouseCoopers. (2018). NIIF 16 Arrendamientos ¿Esta su empresa preparada? *PwC*, 4–15.
https://www.pwc.com/ve/es/publicaciones/assets/PublicacionesNew/Boletines/Alerta_Tecnica_NIIF16_Arrendamientos_Oct2018.pdf
- Sánchez, A., & Salazar, É. (2010). Convergencia contable internacional: hacia un

nuevo modelo de contabilización de arrendamientos. *Cuadernos de Contabilidad*, 11(28), 67–121.

<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cuacont/article/view/3177>

Securities and Exchange Commission (SEC). (2005). *Report and recommendations pursuant to section 401(c) of the sarbanes-oxley act of 2002 on arrangements with off-balance sheet implications, special purpose entities, and transparency of filings by issuers* (Vol. 401).

<https://www.sec.gov/news/studies/soxoffbalancercpt.pdf>

The institute of chartered accountants. (1984). *Accounting for leases and hire purchase contracts* (Issue 21). <https://www.frc.org.uk/getattachment/1c392f08-5996-4dcd-88ff-3ebf2951f939/SSAP-21-Accounting-for-leases-and-hire-purchase-co-Aug-1984.pdf>

Vargas, M. de los Á. (2020). *Fundamentos de contabilidad*. Instituto Mexicano de contadores públicos. <https://elibro.net/es/ereader/uta/151232?page=11>

Vásconez, Z. (2016). El FAS 13 “Contabilización de arrendamientos y sus derivaciones.” *Revista de La Agrupación Joven Iberoamericana de Contabilidad y Administración de Empresas (AJOICA)*, 15, 1–9.

http://elcriterio.com/revista/contenidos_15/1.pdf

Vásconez, Z. (2017). ¿Qué opinan las principales firmas auditoras de la nueva norma IFRS 16? *Gestión Joven*, 16, 89–97.

<http://hemeroteca.lasalle.edu.co/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,url,uid&db=edb&AN=122706198&lang=es&site=eds-live>

Wong, K., & Joshi, M. (2015). The impact of lease capitalisation on financial statements and key ratios: Evidence from Australia. *Australasian Accounting, Business and Finance Journal*, 9(3), 27–44.

<https://doi.org/10.14453/aabfj.v9i3.3>

Yu, J. (2019). Investigation of IFRS16 effect on the airlines. *Journal of Finance and Accounting*, 7(5), 132–135. <https://doi.org/10.11648/j.jfa.20190705.11>

ANEXOS

Anexo 1. Estructura financiera de las compañías de transporte año 2017

AÑO 2017												
Nº	Empresas	Total propiedad planta y equipo	Total activo	Total pasivo	Total patrimonio	Total gastos financieros	Total gastos de operación	Gasto arrendamientos operativos	Total costos y gastos	Utilidad del ejercicio	Pérdida del ejercicio	Ventas netas
1	AVIANCA ECUADOR	10.217.568,23	201.795.900,00	194.740.427,00	7.055.472,77	1.503,28	227.739,85	26.587,49	137.615.116,00	10.024.022,20	-	126.399.804,30
2	TAGSA	2.717.932,88	95.660.951,00	50.459.784,00	45.201.167,00	1.097.803,29	50.226.455,00	-	64.246.770,60	21.891.019,30	-	22.149.095,20
3	LATAM AIRLINES GROUP	110.347,09	52.651.939,70	39.586.582,60	13.065.357,10	414.167,68	946.753,00	-	5.495.259,42	7.197.302,60	-	9.892.169,20
4	LAN CARGO	-	23.859.321,10	26.366.118,80	-	2.506.797,70	1.794.515,28	-	55.099.270,00	-	3.731.161,00	6.423,90
5	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO	-	106.311.627,00	105.176.123,00	1.135.503,72	2.582,61	1.212.851,00	-	3.683.031,41	668.568,47	-	3.296.624,91
6	TAMPA CARGO	-	103.071.543,00	90.457.012,40	12.614.531,00	386.597,79	6.737.250,00	-	22.058.763,60	14.224.676,20	-	34.215.386,74
7	AEROPUERTOS ECOGAL	179.961,00	45.158.839,83	25.533.972,36	19.624.867,47	1.794.515,28	2.357.204,00	82.276,70	9.555.842,45	-	64.983,96	10.212.170,46
8	COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN	9.052,81	36.038.969,70	36.013.969,70	25.000,00	6.109,86	-	278.079,05	92.296.985,60	-	434.555,20	91.862.430,40
9	ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS	-	6.836.735,64	5.456.450,49	1.380.285,15	150,20	7.378.733,00	3.875.493,00	8.552.466,83	2.145.624,34	-	10.698.091,20
10	ALIANZA LOGISTIKA TDGE	324.583,68	14.907.079,40	11.606.665,30	3.300.414,08	90.898,89	11.520.923,00	264.000,00	11.567.451,80	624.166,97	-	6.652.760,14
11	JETBLUE AIRWAYS CORPORATION	28.378,50	12.881.543,90	12.860.267,10	21.276,80	1.626,05	9.751.370,00	8.415,06	10.308.761,50	-	127.695,57	9.798.732,44
12	UNITED PARCEL SERVICE	309.176,15	2.017.257,59	1.463.396,66	553.860,93	2.602,77	12.640.888,00	96.592,63	18.341.267,80	451.742,59	-	18.792.994,59
13	AMERICAN AIRLINES	31.196,00	8.558.793,00	7.367.437,00	1.191.356,00	1.935.635,00	56.422.951,00	301.237,00	60.234.268,00	1.716.402,00	-	58.185.924,00
14	AVIOANDES	3.904.692,84	5.958.841,47	3.288.937,91	2.669.903,56	231.841,99	930.385,00	59.929,21	3.562.296,72	81.682,56	-	3.033.908,18
15	LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA	-	1.959.757,92	1.345.822,89	613.935,03	263,34	350.770,00	-	388.974,28	298.568,88	-	687.543,16
16	KLM CIA REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN	105.589,50	8.089.660,31	7.998.062,71	91.597,60	40.904,56	49.339.576,70	18.158,60	91.430.426,10	2.383.447,40	-	93.813.873,40
17	IBERIA	1.402,53	4.122.655,75	17.207.475,90	-	13.084.820,00	36.479,64	36.988.241,00	128.848,65	38.776.610,80	-	24.897.176,26
18	QATAR AIRWAYS	-	1.186.933,90	26.033.013,70	24.846.080,00	402.682,44	6.117.916,00	6.871.447,00	33.151.583,80	-	24.862.079,70	8.289.436,50
19	UNITED AIRLINES	137.173,30	9.957.464,97	9.901.464,97	56.000,00	349.697,89	7.207.605,00	218.206,49	16.067.273,50	-	1.575.452,52	14.489.802,21
20	QUAMA ECUADOR	-	2.964.732,11	2.876.262,64	88.469,47	5.004,94	17.310.922,00	-	17.329.828,30	44.425,19	-	17.324.253,52
21	EMIRATES	-	30.945.063,90	3.410.063,22	27.535.000,70	-	3.129.492,88	231.012,99	6.695.687,19	27.636.648,70	-	34.329.619,06
22	TACA INTERNATIONAL AIRLINES	-	3.692.423,08	7.971.368,65	-	4.278.945,60	2.191,29	16.577.522,00	19.819.514,00	-	4.008.313,44	15.810.291,79
23	NOVACARGO	1.002.240,28	2.767.086,10	1.319.483,22	1.447.602,88	56.715,39	2.576.458,00	80.614,04	4.146.796,10	1.593.407,37	-	5.736.209,10
24	AEROTRANSPORTES MÁS DE CARGA	-	18.965.329,40	15.115.075,10	3.850.254,31	28.284,34	8.084.197,00	-	10.519.480,90	2.924.401,75	-	13.443.882,60
25	DELTA AIR LINES	2.486,84	1.465.105,72	1.449.105,72	16.000,00	377.108,59	3.738.910,00	67.393,41	14.119.441,70	179.353,89	-	14.298.795,61
26	AERO EXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM	416.321,00	2.959.614,05	2.109.379,92	850.234,13	20.109,87	1.315.874,00	872.900,70	5.855.950,31	141.965,13	-	779.139,93
27	AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS	91.106,13	1.585.559,67	7.203.631,82	-	5.618.072,20	123.367,49	8.748.711,33	7.352.001,32	53.465.303,00	-	17.764.785,42
28	AEROVÍAS DE MÉXICO	4.746,26	1.811.840,39	1.795.840,39	16.000,00	378.490,11	9.224.096,00	-	11.136.121,70	-	1.230.245,60	9.905.876,13
29	SERVICIO AÉREO REGIONAL REGAIR	412.647,61	521.256,12	15.104,03	506.152,09	41,45	203.868,33	-	203.909,78	81.571,91	-	285.481,69
30	WORLDWIDE CARGO LOGISTICS	225.404,86	977.057,41	684.829,98	292.227,43	12.618,09	5.508.251,00	48.685,85	5.491.436,68	24.195,70	-	645.940,59
31	MAERSK DEL ECUADOR	118.550,89	25.657.792,64	25.538.756,23	119.036,41	22.789,49	3.905.525,00	185.696,73	4.220.524,87	265.028,93	-	65.670,09
32	DLEN	2.542.596,49	3.013.364,28	822.421,33	2.190.942,95	931,87	515.174,76	-	1.634.391,02	245.755,65	-	1.800.000,00
33	AGENCIA MARÍTIMA GLOBAL MARGLOBAL	2.621.628,37	24.685.713,30	6.819.796,24	17.865.917,10	22.106,76	456.429,74	126.805,73	7.005.564,58	2.125.613,97	-	7.372.007,95
34	GALATOURS	6.355.077,07	14.061.616,30	7.679.969,83	6.381.646,51	15.867,59	1.479.397,00	36.000,00	9.433.826,29	3.588.166,91	-	12.911.414,35
35	KLEINTURS Y REPRESENTACIONES	6.780.663,19	13.408.889,40	5.134.693,27	8.274.196,09	75.318,18	1.928.674,00	36.000,00	7.620.790,08	662.754,22	-	7.561.226,70
36	EMESSEA	1.621.003,01	12.744.746,40	8.907.509,04	3.837.237,32	18.663,08	6.164.163,00	21.051,58	9.643.615,85	5.580.039,04	-	14.144.721,00
37	NAVILUSAL	-	7.233.865,29	3.075.245,36	4.158.619,93	6.220,86	167.232,10	20.708,52	14.300.065,50	3.127.569,63	-	17.370.500,00
38	GREENANDES ECUADOR	185.590,53	5.554.633,01	5.554.633,01	1.375.828,35	34.281,26	2.053.279,00	129.164,24	4.575.814,61	1.491.363,56	-	4.782.245,92
39	HAMBURG SÜD ECUADOR	312.206,58	4.497.116,55	2.477.381,58	2.019.734,97	48.781,06	4.392.217,00	135.492,14	7.467.010,62	2.960.947,79	-	10.030.413,60
40	ASIA SHIPPING ECUADOR	363.534,36	3.704.652,21	1.954.544,64	1.750.107,57	359.374,00	977.029,00	46.259,11	6.999.669,50	926.800,54	-	3.965.793,30
41	LOGÍSTICA MARÍTIMA INTEGRAL	42.460,11	979.623,84	880.319,20	99.304,64	9.443,25	365.744,00	21.130,00	2.400.541,43	76.812,97	-	2.429.338,54
42	NAVECUADOR	-	1.476.327,96	707.935,64	768.392,32	13.358,27	1.749.351,35	25.133,20	5.228.255,74	610.278,44	-	4.710.482,23
43	TRANS ESMERALDAS INTERNACIONAL TEISA	2.441.742,67	6.152.853,73	5.302.061,44	850.792,29	37.507,20	3.310.383,00	129.142,29	8.442.833,49	79.214,74	-	8.522.048,23
44	ALSTOM TRANSPORT	39.985,70	1.660.078,21	1.146.223,59	513.854,62	-	3.481.040,00	513.854,62	3.834.893,75	791.566,23	-	4.625.481,90

Anexo 2. Estructura financiera de las compañías de transporte año 2018

AÑO 2018												
Nº	Empresas	Total propiedad planta y equipo	Total activo	Total pasivo	Total patrimonio	Total gastos financieros	Total gastos de operación	Gasto arrendamientos operativos	Total costos y gastos	Utilidad del ejercicio	Pérdida del ejercicio	Ventas netas
1	AVIANCA ECUADOR	10.280.243,65	243.873.113,00	223.317.050,00	20.556.063,30	4.553.575,37	32.103.551,00	526.653,02	116.195.088,00	21.524.018,00	-	237.808.557,00
2	TAGSA	4.235.144,87	91.100.425,80	48.174.567,10	42.925.858,70	701.755,18	51.381.433,00	-	69.380.815,90	21.962.768,00	-	22.999.399,80
3	LATAM AIRLINES GROUP	131.811,31	64.774.498,90	38.753.196,60	26.021.302,30	2.768,20	1.460.613,00	-	1.154.507,58	12.940.877,70	-	11.969.825,20
4	LAN CARGO	-	46.400.232,00	48.398.826,90	-	1.998.594,90	910,53	59.396.247,00	4.847.043,00	77.168.238,50	-	77.574.579,68
5	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO	-	138.638.999,00	135.984.544,00	2.654.454,68	3.081,76	830.938,00	-	3.795.343,81	1.772.822,72	-	4.568.284,43
6	TAMPA CARGO	-	151.264.416,00	127.996.842,00	23.267.573,60	1.131.415,96	8.585.637,00	2.599.938,00	26.449.479,30	12.529.137,10	-	38.918.425,31
7	AEROPUERTOS ECOGAL	179.961,00	40.824.053,28	25.103.760,41	15.720.292,87	1.772.453,93	2.391.257,00	79.205,00	13.083.351,23	179.770,49	-	13.590.471,61
8	COMPANÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN	30.313,38	26.502.995,40	26.477.995,40	25.000,00	5.048,53	22.685.569,00	287.423,53	100.214.912,00	481.104,04	-	83.392.627,20
9	ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS	-	11.380.027,00	8.842.186,90	2.537.840,07	97,55	10.104.214,00	5.540.840,00	11.512.844,40	1.157.554,92	-	12.670.399,40
10	ALIANZA LOGÍSTICA TDGE	421.288,29	12.485.280,90	7.979.882,68	4.505.398,19	83.672,70	2.469.204,00	265.400,00	12.388.705,40	1.652.871,99	-	7.408.346,71
11	JETBLUE AIRWAYS CORPORATION	16.130,94	1.442.133,83	1.420.857,03	21.276,80	2.899,34	11.301.310,00	6.934,32	11.930.919,70	-	1.268.853,65	10.082.918,40
12	UNITED PARCEL SERVICE	312.134,50	2.212.613,61	1.364.100,83	848.512,78	2.375,87	8.362.198,00	104.023,61	19.976.705,30	483.380,84	-	20.460.086,16
13	AMERICAN AIRLINES	25.231,00	7.901.097,89	7.204.118,76	696.979,13	2.450.210,64	4.585.150,00	306.690,67	67.135.137,10	1.198.805,00	-	68.333.942,20
14	AVIOANDES	6.135.054,19	7.268.630,61	4.584.742,53	2.683.888,08	134.977,35	3.193.623,00	56.785,39	4.336.107,04	30.773,06	-	4.121.595,10
15	LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA	-	3.107.010,28	2.226.654,61	880.355,67	513,72	1.318.208,00	-	1.327.331,54	266.420,64	-	1.593.752,18
16	KLM CIA REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN	80.124,24	7.962.424,15	7.870.826,55	91.597,60	1.125.350,33	49.339.576,70	9.916,97	95.234.256,70	2.533.148,86	-	41.403.193,30
17	IBERIA	872,05	2.188.786,24	9.652.827,23	-	7.464.041,00	531.282,19	36.735.209,00	89.393,06	40.418.318,70	-	7.480.040,99
18	QATAR AIRWAYS	-	2.449.721,94	6.760.457,44	-	4.310.735,50	11.275,85	30.503.348,00	-	30.546.702,90	-	4.491.400,69
19	UNITED AIRLINES	552.668,44	3.293.647,24	3.237.647,24	56.000,00	324.239,63	9.757.945,84	164.458,48	16.490.560,80	-	1.391.136,11	15.099.155,38
20	QUILAMAEQUADOR	-	3.529.473,24	3.435.331,15	94.142,09	4.251,40	5.395.066,45	66.302,81	18.905.923,70	51.100,73	-	18.906.981,84
21	EMIRATES	-	3.575.899,00	7.763.737,60	-	4.187.838,60	-	876.984,10	533.705,83	47.510.527,30	-	3.994.109,79
22	TACA INTERNATIONAL AIRLINES	-	4.472.637,63	11.634.655,00	-	7.162.017,30	1.690,82	21.450.321,00	-	21.994.919,20	-	2.685.136,97
23	NOVACARGO	1.515.805,86	2.838.874,59	1.378.765,19	1.460.109,40	73.683,28	2.618.348,00	93.263,12	4.182.587,05	1.678.515,00	-	5.835.257,83
24	AEROTRANSPORTES MÁS DE CARGA	-	6.966.825,34	423.099,79	6.543.725,55	-	10.421.322,00	-	11.812.004,20	2.693.471,24	-	14.505.475,40
25	DELTA AIR LINES	1.823,67	1.804.605,35	1.788.605,35	16.000,00	366.444,19	4.508.289,00	84.757,31	15.783.883,70	-	1.497.860,43	14.286.023,22
26	AERO EXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM	33.710,46	2.342.691,20	2.063.710,48	278.980,72	23.864,43	1.299.216,00	758.822,00	6.068.310,15	178.222,28	-	937.699,40
27	AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS	80.302,03	637.320,38	8.542.210,34	-	7.904.890,00	149.850,14	15.059.561,61	88.717,48	48.957.223,50	2.282.316,51	17.918.177,70
28	AEROVÍAS DE MÉXICO	3.945,98	3.055.143,76	3.039.143,76	16.000,00	584.653,14	14.772.069,00	-	17.413.246,20	-	1.901.894,95	15.511.351,27
29	SERVICIO AEREO REGIONAL REGAIR	116.173,29	1.254.897,71	1.215.939,24	38.958,47	16.967,30	1.652.470,66	18.150,00	2.950.387,09	4.144,41	-	2.896.133,91
30	WORLDWIDE CARGO LOGISTICS	321.678,53	1.034.693,33	702.541,45	332.151,88	18.935,90	7.244.152,00	-	7.248.981,04	89.332,46	-	884.771,36
31	MAERSK DEL ECUADOR	69.441,95	33.333.458,80	32.914.831,00	418.627,83	17.093,97	4.720.020,00	220.521,73	4.647.679,23	595.898,69	-	543.888,89
32	DLEN	13.010.439,09	12.826.629,20	6.129.235,56	6.697.393,68	21.483,08	1.593.277,00	-	3.569.665,19	306.335,70	-	3.849.554,78
33	AGENCIA MARÍTIMA GLOBAL MARGLOBAL	4.914.951,23	27.182.164,70	8.184.850,10	18.997.314,60	21.867,56	819.559,95	126.965,98	7.851.293,68	2.724.058,79	-	9.254.353,04
34	GALATOURS	4.843.422,69	18.660.820,10	8.762.591,52	9.898.228,57	29.752,43	2.227.985,67	36.000,00	12.431.912,90	5.526.014,26	-	17.866.298,52
35	KLEINTURS Y REPRESENTACIONES	6.342.210,14	15.256.924,40	7.818.078,59	7.438.845,82	33.499,56	1.735.220,00	36.650,00	7.898.671,68	531.923,69	-	8.326.820,49
36	EMESSEA	1.661.498,99	15.612.428,10	12.011.374,10	3.601.054,05	24.872,75	7.052.611,95	42.144,71	11.359.262,90	5.547.990,17	-	16.109.082,50
37	NAVILUSAL	-	9.372.304,20	3.301.101,47	6.071.202,73	3.280,01	27.459,04	19.591,71	6.599.320,80	3.187.359,75	-	9.732.000,00
38	GREENANDES ECUADOR	158.391,49	5.906.452,25	4.085.050,08	1.821.402,17	19.914,01	2.352.935,00	77.532,00	5.279.633,62	560.060,32	-	5.650.199,51
39	HAMBURG SÜD ECUADOR	226.280,64	6.121.687,85	2.461.642,58	3.660.045,27	9.714,05	3.908.560,00	139.708,91	6.737.389,14	2.507.668,14	-	9.215.211,21
40	ASIA SHIPPING ECUADOR	496.893,50	3.592.741,39	1.742.274,44	1.850.466,95	410.255,88	2.029.037,00	39.828,46	7.868.747,01	1.140.339,55	-	4.959.174,37
41	LOGÍSTICA MARÍTIMA INTEGRAL	79.718,11	2.266.671,30	2.022.802,51	243.868,79	18.201,24	501.330,00	23.640,00	5.176.772,70	226.837,49	-	5.394.777,00
42	NAVECUADOR	-	1.700.606,41	1.074.524,54	626.081,87	11.700,31	6.161.047,55	40.526,40	7.637.928,71	386.996,01	-	6.805.290,66
43	TRANS ESMERALDAS INTERNACIONAL TEISA	2.640.422,55	5.261.601,05	4.413.658,33	847.942,72	65.599,97	3.720.015,00	178.546,19	9.684.153,74	17.617,54	-	9.660.931,63
44	ALSTOM TRANSPORT	-	11.030.767,90	10.649.187,20	381.580,73	51.033,03	21.214.206,00	351.272,40	23.003.684,80	-	16.181,32	3.854.390,51

Anexo 3. Estructura financiera de las compañías de transporte año 2019

AÑO 2019																
N°	Empresas	Total Propiedad Planta y Equipo	Total Activo	Derecho de uso por activos arrendados	Pasivo corriente por arrendamiento	Total Pasivo	Total Patrimonio	Total Gastos financieros	Total gastos de operación	Gasto arrendamiento s operativos	Intereses del pasivo por arrendamiento	Depreciación por derecho de uso	Total costos y gastos	Utilidad del ejercicio	Pérdida del ejercicio	Ventas netas
1	AVIANCA ECUADOR	2.637.725,84	334.835.526,00	12.499.000,00	8.087.795,40	328.798.611,00	28.072.000,00	6.456.501,17	39.823.369,90	106.501,64	908.256,93	6.566.000,00	135.250.075,00	-	7.302.000,00	127.855.578,00
2	TAGSA	6.743.290,75	115.541.660,64	-	-	68.454.062,10	47.087.598,54	15.536.698,10	70.436.877,74	-	-	-	85.973.575,84	24.457.258,90	-	23.726.913,21
3	LATAM AIRLINES GROUP	131.811,31	72.665.102,10	-	-	40.181.632,60	32.483.469,50	532.939,31	1.948.670,00	5.068.000,00	-	-	7.861.617,60	6.462.167,15	-	13.383.261,40
4	LAN CARGO	-	67.119.809,50	-	-	65.395.790,30	1.724.019,26	1.422,59	14.504.665,70	5.610.670,00	-	-	62.471.543,00	3.722.614,13	-	66.157.443,60
5	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO	-	51.960.398,90	-	-	40.698.405,90	40.698.405,90	277.485,03	841.947,30	-	-	-	4.783.467,32	8.573.329,27	-	10.418.199,30
6	TAMPA CARGO	-	45.657.004,40	-	-	8.849.267,03	36.807.737,40	1.206.700,26	1.894.911,54	2.250.267,00	-	-	27.956.116,80	15.627.159,10	-	43.520.032,90
7	AEROPUERTOS ECOGAL	-	36.912.311,86	66.008,42	39.528,60	24.336.275,18	12.576.036,68	1.743.827,10	2.628.350,00	70.678,56	6.088,18	28.548,76	12.631.752,67	-	1.091.767,25	11.199.511,45
8	COMPañIA PANAMEÑA DE AVIACIÓN	110.805,61	28.385.329,60	70.808,00	69.566,00	28.360.329,60	25.000,00	64.469,46	103.716.984,00	288.700,43	10.626,00	116.908,00	103.781.453,00	-	8.518,62	103.772.935,00
9	ABS AEROLINHAS BRASILEIRAS	-	24.121.854,10	-	-	20.883.551,40	3.238.302,76	929,18	10.646.708,00	6.221.172,00	-	-	12.226.397,60	700.462,69	-	12.926.860,30
10	ALIANZA LOGISTIKA TDC	412.242,16	14.377.678,80	850.679,00	296.242,00	9.707.670,92	4.670.007,89	67.950,43	11.391.090,00	877.805,51	51.579,00	567.031,00	13.359.867,00	1.880.790,41	-	14.282.274,80
11	JETBLUE AIRWAYS CORPORATION	22.612,88	14.176.476,00	-	-	14.155.199,20	21.276,80	4.608,48	20.217.726,00	7.065,36	-	-	21.389.133,40	-	21.309,06	20.040.074,10
12	UNITED PARCEL SERVICE	296.710,37	11.588.995,30	-	-	9.897.933,88	1.261.061,39	3.300,65	20.489.923,80	103.233,12	-	-	20.493.224,50	467.052,94	-	19.441.756,90
13	AMERICAN AIRLINES	19.266,00	9.231.335,10	-	-	8.413.411,93	817.923,23	2.009.174,00	59.309.837,00	312.113,12	-	-	63.688.729,20	1.330.634,00	-	64.950.029,90
14	AVIOANDES	2.728.487,52	8.899.261,22	998.580,00	952.274,00	5.951.341,08	2.947.920,14	248.029,94	1.965.979,23	109.796,57	61.292,00	815.232,00	7.381.715,09	235.532,06	-	6.960.807,62
15	LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA	-	8.791.536,38	-	-	7.491.703,77	1.299.832,61	2.033,15	5.297.850,00	1.338.762,00	-	-	5.986.500,47	419.476,94	-	6.405.977,41
16	KLM CIA REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN	54.053,77	6.254.168,92	-	-	6.162.571,32	91.597,60	858.772,78	87.507.082,90	9.640,00	-	-	88.365.855,70	1.886.746,24	-	90.252.601,90
17	IBERIA	386,12	4.804.614,21	150.482,00	82.105,00	10.241.419,10	5.436.804,90	807.433,34	40.667.959,00	89.674,80	-	89.675,00	43.447.683,70	-	5.452.804,93	37.884.964,20
18	QATAR AIRWAYS	-	4.326.162,99	-	-	4.310.162,99	16.000,00	1.039,46	17.891.044,50	-	-	-	17.892.084,00	17.636.657,10	-	35.528.741,10
19	UNITED AIRLINES	685.496,09	4.053.482,54	589.375,00	188.130,00	3.997.482,54	56.000,00	394.584,84	16.184.607,00	73.538,87	19.799,66	58.269,00	16.579.191,80	1.708.490,39	-	18.287.682,20
20	QUIMAEQUADOR	-	3.456.246,94	-	-	3.363.040,08	93.206,86	18.144,15	17.207.104,90	55.954,86	-	-	17.225.249,00	50.000,46	-	17.275.249,00
21	EMIRATES	-	3.420.098,47	-	-	3.370.098,47	50.000,00	-	8.935.920,79	-	-	-	47.065.601,80	-	4.522.662,40	42.542.681,30
22	TACA INTERNATIONAL AIRLINES	-	3.137.480,46	-	-	11.327.998,80	8.190.518,40	184.525,19	976.230,43	-	-	-	21.864.736,70	-	870.703,52	20.946.511,00
23	NOVACARGO	1.567.598,49	3.013.300,01	-	-	1.593.156,78	1.420.143,23	122.715,64	2.309.796,00	96.418,22	-	-	4.102.467,90	1.606.683,09	-	5.691.098,21
24	AEROTRANSPORTES MAS DE CARGA	-	2.808.751,29	-	-	1.330.127,69	1.478.623,60	737,74	484.035,86	-	-	-	10.206.419,30	1.462.623,60	-	11.667.374,60
25	DELTA AIR LINES	1.098,00	2.614.605,74	96.202,00	95.407,00	2.598.605,74	16.000,00	339.466,53	15.477.306,70	103.792,10	11.361,00	60.853,00	15.816.773,20	-	556.832,00	15.259.941,20
26	AERO EXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM	219.815,17	2.436.593,27	112.441,00	121.999,12	2.195.309,18	241.284,09	68.873,28	1.385.340,38	758.823,00	17.393,00	104.959,00	6.051.406,19	244.143,22	-	6.282.247,64
27	AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS	63.646,85	1.848.731,80	-	-	26.460.886,70	24.612.155,00	1.244,83	66.973.995,70	97.718,63	-	-	66.975.240,50	-	16.707.265,00	22.215.053,70
28	AEROVÍAS DE MÉXICO	18.868,32	1.778.844,72	-	-	1.762.844,72	16.000,00	727.176,01	23.925.713,80	-	-	-	24.652.889,90	-	2.100.000,50	22.552.889,40
29	SERVICIO AEREO REGIONAL REGAIR	181.268,74	1.757.659,18	-	-	1.554.651,00	203.008,18	74.917,32	1.406.185,69	100.355,37	-	-	8.734.784,95	257.356,00	-	8.974.281,91
30	WORLDWIDE CARGO LOGISTICS	153.126,41	1.052.896,87	-	-	671.432,40	381.464,47	20.045,92	6.646.567,58	-	-	-	6.666.613,50	78.251,40	-	6.742.284,17
31	MAERSK DEL ECUADOR	444.441,33	38.399.660,20	323.024,00	392.132,00	37.387.304,30	1.012.355,90	60.738,79	5.162.171,76	14.226,48	43.835,00	181.220,00	5.222.910,55	641.209,37	-	5.106.309,65
32	DLEN	17.725.532,43	31.411.948,40	-	-	21.989.836,60	9.422.111,75	688.672,28	7.592.715,05	869,25	-	-	8.281.387,33	4.386.863,49	-	11.982.332,30
33	AGENCIA MARÍTIMA GLOBAL MARGLOBAL	1.467.215,68	27.732.337,40	-	-	10.734.270,00	16.998.067,40	30.502,79	2.266.309,30	110.450,16	-	-	10.775.061,00	3.751.656,56	-	14.382.079,60
34	GALATOURS	4.132.884,39	21.348.254,10	62.937,00	65.698,00	7.263.089,77	14.085.164,30	37.947,53	1.970.075,93	38.761,00	7.293,00	31.468,00	11.982.027,70	6.564.580,80	-	18.302.103,50
35	KLEINTURS Y REPRESENTACIONES	5.804.535,32	16.107.811,10	62.937,00	65.698,00	7.910.965,41	8.196.845,72	44.247,56	1.874.422,37	38.761,00	7.293,00	31.468,00	7.862.314,15	1.260.992,51	-	8.860.549,28
36	EMESSEA	1.795.725,35	13.090.031,70	-	-	9.709.933,83	3.380.097,85	17.697,55	5.105.660,79	38.572,71	-	-	11.549.784,80	5.204.739,79	-	16.564.084,10
37	NAVILUSAL	8.862,38	11.642.707,60	-	-	3.497.519,52	8.145.188,07	2.911,15	454.711,19	18.619,44	-	-	6.715.287,88	3.221.287,31	-	9.732.000,00
38	GREENANDES ECUADOR	143.110,14	5.601.007,28	-	-	3.581.878,96	2.019.128,32	18.198,58	1.745.330,52	115.231,24	-	-	5.216.336,84	1.489.029,69	-	6.616.077,31
39	HAMBURG SÜD ECUADOR	226.000,77	5.233.689,94	46.010,00	49.191,00	2.972.411,79	2.261.278,15	66.458,81	5.602.781,88	70.767,00	10.838,00	110.425,00	5.669.240,69	3.352.212,55	-	8.986.142,92
40	ASIA SHIPPING ECUADOR	586.135,72	3.249.430,47	54.221,00	35.131,98	1.578.042,52	1.671.387,95	286.794,74	2.153.525,33	42.675,58	3.586,98	33.888,00	7.395.495,41	347.253,48	-	7.389.969,32
41	LOGÍSTICA MARÍTIMA INTEGRAL	275.115,07	2.305.257,17	-	-	2.002.540,84	302.716,33	48.289,22	4.687.230,26	31.520,00	-	-	5.356.018,48	257.562,23	-	5.611.314,90
42	NAVEQUADOR	-	2.175.126,33	-	-	1.516.480,07	658.646,26	15.835,63	9.935.456,04	86.111,40	-	-	9.951.291,67	454.007,45	-	10.399.287,80
43	TRANS ESMERALDAS INTERNACIONAL TEISA	2.838.034,79	8.402.747,57	-	-	7.510.587,65	892.159,92	198.727,01	3.774.860,11	197.254,39	-	-	10.748.470,00	85.925,38	-	10.579.758,80
44	ALSTOMTRANSPORT	-	3.821.639,55	-	-	8.533.273,52	4.711.634,00	7.070.332,78	786.720,33	266.662,41	-	-	12.421.285,30	-	5.162.082,99	7.149.247,74

Anexo 4. Estructura financiera de las compañías de transporte año 2020

AÑO 2020																
N°	Empresas	Total Propiedad Planta y Equipo	Total Activo	Derecho de uso por activos arrendados	Pasivo corriente por arrendamiento	Total Pasivo	Total Patrimonio	Total Gastos financieros	Total gastos de operación	Gasto arrendamientos operativos	Intereses del pasivo por arrendamiento	Depreciación por derecho de uso	Total costos y gastos	Utilidad del ejercicio	Pérdida del ejercicio	Ventas netas
1	AVIANCA ECUADOR	1.739.760,33	284.381.028,00	9.196.000,00	3.336.944,16	359.056.543,00	- 74.675.515,00	6.456.501,17	39.823.369,90	106.501,64	908.256,93	6.052.000,00	117.883.765,00	-	83.755.576,40	34.128.188,40
2	TACA	7.563.506,82	94.830.434,80	-	-	53.036.029,70	41.794.405,10	10.724.735,70	44.476.550,60	-	-	-	55.514.422,70	-	5.240.442,00	13.306.276,40
3	LATAM AIRLINES GROUP	131.811,31	78.310.802,50	-	-	44.548.401,70	33.762.400,80	125.087,69	837.037,55	5.115.000,00	-	-	4.409.936,28	804.820,33	-	4.595.154,75
4	LAN CARGO	-	63.511.550,00	-	-	53.179.211,10	10.332.338,90	1.015,19	6.022.620,97	276.459,00	-	-	66.468.076,40	8.608.319,65	-	75.027.529,80
5	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO	-	27.615.251,00	-	-	16.453.968,20	11.161.282,80	2.540,68	4.778.479,03	-	-	-	6.579.693,96	711.338,43	-	7.121.632,80
6	TAMPA CARGO	-	76.824.430,30	-	-	11.226.120,60	65.598.309,70	1.243,87	3.342.183,56	4.990.275,00	-	-	13.714.893,60	33.149.620,80	-	44.004.952,10
7	AEROPUERTOS ECOGAL	-	30.469.581,12	66.008,42	-	25.440.305,72	5.029.275,40	1.386.538,21	26.203,43	2.347,35	66.008,42	-	9.429.959,71	-	5.609.559,01	3.675.627,15
8	COMPañIA PANAMEÑA DE AVIACIÓN	23.451,40	25.227.525,70	125.759,00	127.064,00	25.202.525,70	25.000,00	22.171,27	49.906.056,60	194.937,09	15.331,00	126.292,00	49.928.227,90	-	18.986.940,50	30.941.287,40
9	ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS	-	37.654.353,40	-	-	34.176.968,30	3.477.385,06	485,54	12.959.864,00	7.509.384,00	-	-	14.465.768,20	239.082,30	-	14.704.850,50
10	ALIANZA LOGISTIKA TDGE	412.030,95	14.069.103,00	-	-	9.717.099,26	4.352.003,72	68.516,30	10.297.765,40	296.424,10	-	-	12.744.710,70	1.395.545,56	-	13.099.574,40
11	JETBLUE AIRWAYS CORPORATION	22.159,86	5.534.824,81	-	-	5.513.548,01	21.276,80	10.053,20	17.888.625,00	7.065,36	-	-	18.864.560,20	-	8.743.067,67	10.071.284,50
12	UNITED PARCEL SERVICE	283.666,91	11.406.221,80	-	-	9.820.045,89	1.586.175,93	17.424.202,60	870.323,70	3.506,78	-	-	18.294.526,20	416.889,29	-	17.756.384,20
13	AMERICAN AIRLINES	1.917,00	6.670.986,41	-	-	12.535.412,80	5.864.426,30	1.220.445,60	28.816.729,00	240.516,65	-	-	31.310.098,40	-	5.755.693,70	25.580.483,80
14	AVIOANDES	2.966.647,53	1.739.743,23	330.964,00	323.765,93	7.842.511,91	1.698.374,47	15.562,36	1.406.104,00	60.891,53	628.508,00	667.616,00	6.308.675,19	-	1.089.891,45	5.042.196,67
15	LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA	-	11.102.153,30	-	-	9.898.463,86	1.203.689,47	22,02	660.890,00	-	-	-	2.950.790,59	-	96.143,14	2.854.647,45
16	KLM CIA REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN	38.326,26	7.079.332,87	-	-	6.987.735,27	91.597,60	38.517.461,10	60.193.204,80	-	-	-	60.428.086,10	1.523.888,02	-	61.951.970,10
17	IBERIA	126,40	1.920.757,46	-	-	13.132.985,40	- 11.212.228,00	9.191,15	29.156.174,00	128.530,22	-	-	24.791.857,00	-	11.228.228,00	13.544.364,80
18	QATAR AIRWAYS	-	4.963.794,89	-	-	4.947.794,89	16.000,00	5.731,51	17.379.694,80	-	-	-	17.385.426,30	21.652.667,70	-	39.038.094,00
19	UNITED AIRLINES	62.095,66	2.620.762,07	503.173,00	123.842,00	2.564.762,07	56.000,00	182.324,71	14.670.293,40	46.322,96	14.418,51	95.202,00	14.852.618,10	-	6.992.594,61	7.838.938,48
20	QUIAMA ECUADOR	-	3.607.122,50	-	-	3.471.415,64	135.706,86	15.679,43	14.006.984,50	-	-	-	14.022.663,90	50.000,00	-	14.072.663,90
21	EMIRATES	-	5.185.812,80	-	-	5.135.812,80	50.000,00	-	3.328.196,15	-	-	-	7.584.643,68	27.359.685,60	-	34.940.215,20
22	TACA INTERNATIONAL AIRLINES	-	5.903.736,40	-	-	3.764.619,13	2.139.117,27	663,37	517.423,93	-	-	-	2.507.253,59	2.123.117,27	-	4.630.370,33
23	NOVACARGO	1.655.789,94	3.041.798,82	-	-	1.759.100,04	1.282.698,78	65.040,52	1.550.932,70	88.212,10	-	-	3.602.423,90	1.345.551,56	-	4.935.808,91
24	AEROTRANSPORTES MÁS DE CARGA	-	2.582.393,96	-	-	525.855,26	2.056.538,70	677,13	9.737.518,05	-	-	-	14.362.702,10	1.582.054,77	-	15.944.756,80
25	DELTA AIR LINES	128,71	1.251.744,19	-	-	1.235.744,19	16.000,00	104.240,98	5.499.549,27	71.812,82	-	-	5.603.790,25	-	1.525.204,81	4.078.585,44
26	AERO EXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM	191.923,31	2.508.550,08	19.362,00	23.444,00	2.473.492,85	35.057,23	57.067,00	1.292.617,08	758.749,00	5.078,00	98.136,00	5.648.644,24	228.150,04	-	5.870.714,22
27	AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS	53.199,77	875.472,43	-	-	31.678.685,70	- 30.803.213,00	1.222,61	25.886.815,30	76.540,51	-	-	25.888.037,90	-	6.191.058,36	9.022.967,02
28	AEROVÍAS DE MÉXICO	13.988,57	1.763.500,92	-	-	1.747.500,92	16.000,00	261.295,46	7.654.815,13	-	-	-	7.916.110,59	-	239.697,33	7.676.413,26
29	SERVICIO AÉREO REGIONAL REPAIR	-	1.992.250,99	-	-	1.870.081,97	122.169,02	71.209,24	1.136.656,08	-	-	-	6.212.469,65	15.067,76	-	7.804.781,71
30	WORLDWIDE CARGO LOGISTICS	110.265,07	409.976,89	-	-	789.247,12	370.889,14	14.833,61	4.678.893,02	4.000,00	-	-	4.695.390,66	-	12.534,08	4.671.927,68
31	MAERSK DEL ECUADOR	140.240,98	38.358.761,80	160.655,00	251.275,00	36.852.491,40	1.506.270,44	51.473,89	4.532.224,24	118.649,44	31.053,00	188.586,00	4.583.698,13	220.424,82	-	4.690.141,29
32	DLEN	27.702.637,28	35.491.346,30	-	-	25.776.995,70	9.714.350,63	-	-	3.398,28	-	-	17.789.892,00	1.032.641,23	-	18.745.888,00
33	AGENCIA MARÍTIMA GLOBAL MARGLOBAL	1.149.772,59	28.048.085,00	-	-	9.080.099,55	18.967.985,50	20.853,11	2.189.152,93	102.728,41	-	-	11.090.400,80	3.158.795,64	-	14.059.767,70
34	GALATOURS	3.566.758,98	16.949.089,90	31.552,00	65.698,00	3.242.017,04	13.707.072,80	7.145,51	643.900,60	36.083,00	4.615,00	62.853,00	4.531.434,72	-	494.560,78	3.675.745,27
35	KLEINTURS Y REPRESENTACIONES	5.411.236,00	13.929.972,40	31.552,00	65.698,00	6.437.502,58	7.492.469,86	10.983,02	1.327.304,30	36.083,00	4.615,00	62.853,00	3.510.009,15	-	1.227.328,82	1.961.633,77
36	EMESSEA	1.734.179,66	15.749.916,80	-	-	11.146.990,20	4.602.926,62	-	-	37.052,76	-	-	13.520.675,40	7.114.618,42	-	20.377.364,00
37	NAVILUSAL	437,74	868.202,01	-	-	2.630.723,66	6.237.478,35	2.075,55	380.239,06	14.339,06	-	-	5.437.188,99	-	2.828.856,87	2.433.000,00
38	GREENANDES ECUADOR	1.027.822,32	6.703.030,24	916.377,00	916.376,87	5.115.634,82	1.587.395,42	17.023,55	1.299.327,61	155.312,64	916.377,00	-	3.843.962,98	93.719,98	-	3.895.225,22
39	HAMBURG SÜD ECUADOR	231.522,50	4.801.072,87	93.886,00	95.322,00	2.685.201,34	2.115.871,53	-	5.114.411,36	71.300,00	5.281,00	96.064,00	5.114.411,36	3.157.156,89	-	8.245.579,22
40	ASIA SHIPPING ECUADOR	501.555,76	2.664.982,25	13.903,00	10.676,00	1.358.359,75	1.306.622,50	217.115,34	1.532.362,19	38.098,85	1.090,02	3.476,00	5.817.142,32	68.321,14	-	2.795.093,90
41	LOGÍSTICA MARÍTIMA INTEGRAL	328.018,80	1.025.206,50	-	-	971.975,09	53.231,41	73.998,33	2.516.966,33	54.799,26	-	-	3.219.239,70	-	61.270,50	3.140.223,12
42	NAVECUADOR	-	2.121.719,10	-	-	1.296.826,30	824.892,80	11.364,16	10.873.977,70	90.595,00	-	-	10.885.341,90	550.283,30	-	11.433.466,40
43	TRANS ESMERALDAS INTERNACIONAL TEISA	3.109.523,58	8.721.650,27	-	-	7.975.423,17	746.227,10	-	-	136.510,96	-	-	7.471.702,87	-	102.203,53	7.308.164,17
44	ALSTOM TRANSPORT	-	7.413.996,28	-	-	9.637.223,78	- 2.223.227,58	15.804,36	182.497,02	119.924,89	-	-	1.686.635,93	2.700.928,94	-	4.272.795,20

Anexo 5. Indicadores de solvencia y rentabilidad del año 2017 al 2020

N°	EMPRESAS	Apalancamiento					Endeudamiento					ROA					ROE								
		2017	2018	Promedio antes NIIF 16	2019	2020	Promedio pos NIIF 16	2017	2018	Promedio antes NIIF 16	2019	2020	Promedio pos NIIF 16	2017	2018	Promedio antes NIIF 16	2019	2020	Promedio pos NIIF 16	2017	2018	Promedio antes NIIF 16	2019	2020	Promedio pos NIIF 16
1	AVIANCA ECUADOR	28,60	11,86	20,23	11,93	-3,81	4,06	97%	92%	94%	98%	126%	112%	4,97%	8,83%	6,90%	-2,18%	-29,45%	-15,82%	142,07%	104,71%	123,39%	-26,01%	112,16%	43,07%
2	TAGSA	2,12	2,12	2,12	2,45	2,27	2,36	53%	53%	53%	59%	56%	58%	22,88%	24,11%	23,50%	21,17%	-5,53%	7,82%	48,43%	51,16%	49,80%	51,94%	-12,54%	19,70%
3	LATAM AIRLINES GROUP	4,03	2,49	3,26	2,24	2,32	2,28	75%	60%	68%	55%	57%	56%	13,67%	19,98%	16,82%	8,89%	1,03%	4,96%	55,09%	49,73%	52,41%	19,89%	2,38%	11,14%
4	LAN CARGO	-9,52	-23,22	-16,37	38,93	6,15	22,54	111%	104%	107%	97%	84%	91%	-15,64%	1,10%	-7,27%	5,55%	13,55%	9,55%	148,84%	-25,43%	61,71%	215,93%	83,31%	149,62%
5	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO	93,63	52,23	72,93	1,28	2,47	1,88	99%	98%	99%	78%	60%	69%	0,63%	1,28%	0,95%	16,50%	2,58%	9,54%	58,88%	66,79%	62,83%	21,07%	6,37%	13,72%
6	TAMPA CARGO	8,17	6,50	7,34	1,24	1,17	1,21	88%	85%	86%	19%	15%	17%	13,80%	8,28%	11,04%	34,23%	43,15%	38,69%	112,76%	53,85%	83,31%	42,46%	50,53%	46,50%
7	AEROPUERTOS ECOGAL	2,30	2,60	2,45	2,94	6,06	4,50	57%	61%	59%	66%	83%	75%	0,44%	0,15%	-2,96%	-18,41%	-10,68%	-0,33%	1,14%	0,41%	-8,68%	-111,54%	-60,11%	
8	COMPANÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN	1441,56	1060,12	1250,84	1135,41	1009,10	1072,26	100%	100%	100%	100%	100%	100%	-1,21%	1,82%	0,30%	-0,03%	-75,26%	-37,65%	-1738,22%	1924,42%	93,10%	-34,07%	-75947,76%	-37990,92%
9	ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS	4,95	4,48	4,72	7,45	10,83	9,14	80%	78%	79%	87%	91%	89%	31,38%	10,17%	20,78%	2,90%	0,63%	1,77%	155,45%	45,61%	100,53%	21,63%	6,88%	14,25%
10	ALIANZA LOGISTIKA TDC	4,52	2,77	3,64	3,08	3,23	3,16	78%	64%	71%	68%	69%	68%	41,99%	13,24%	8,71%	13,08%	9,92%	11,50%	18,91%	36,69%	27,80%	40,27%	32,07%	36,17%
11	JETBLUE AIRWAYS CORPORATION	605,43	67,78	336,60	666,29	260,13	463,21	100%	99%	99%	100%	100%	100%	-0,99%	-87,98%	-44,49%	-0,15%	-157,96%	-79,06%	-600,16%	-5963,55%	-3281,86%	-100,15%	-41092,02%	-20596,09%
12	UNITED PARCEL SERVICE	3,64	2,61	3,12	8,85	7,19	8,02	73%	62%	67%	89%	86%	87%	22,39%	21,85%	22,12%	4,19%	3,65%	3,92%	81,56%	56,97%	69,27%	37,04%	26,28%	31,66%
13	AMERICAN AIRLINES	7,18	11,34	9,26	11,29	1,14	6,21	86%	91%	89%	91%	188%	140%	20,05%	15,17%	17,61%	14,41%	-86,28%	-35,93%	144,07%	172,00%	158,04%	162,68%	-98,15%	32,27%
14	AVIOANDES	2,23	2,71	2,47	3,02	1,02	2,02	55%	63%	59%	67%	451%	259%	1,37%	0,42%	0,90%	2,65%	-62,65%	-30,00%	3,06%	1,15%	2,10%	7,99%	-64,17%	-28,09%
15	LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA	3,19	3,53	3,36	6,76	9,22	7,99	69%	72%	70%	85%	89%	87%	15,23%	8,57%	11,90%	4,77%	-0,87%	1,95%	48,63%	30,26%	39,45%	32,27%	-7,99%	12,14%
16	KLM CIA REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN	88,32	86,93	87,62	68,28	77,29	72,78	99%	99%	99%	99%	99%	99%	29,46%	31,81%	30,64%	30,17%	21,53%	25,85%	2602,08%	2765,52%	2683,80%	2059,82%	1663,67%	1861,75%
17	IBERIA	-0,32	-0,29	-0,30	-0,88	-1,17	-0,53	417%	441%	429%	213%	684%	448%	-317,78%	-341,74%	-329,76%	-113,49%	-584,57%	-349,03%	100,12%	100,21%	100,17%	100,29%	100,14%	100,22%
18	QATAR AIRWAYS	0,05	-0,57	-0,26	270,39	310,24	290,31	2193%	276%	1235%	100%	100%	100%	-2094,65%	-183,34%	-1139,00%	407,67%	436,21%	421,94%	-100,06%	104,19%	2,06%	11029,11%	135329,17%	122779,14%
19	UNITED AIRLINES	177,81	58,82	118,31	72,38	46,80	59,59	99%	98%	99%	99%	98%	98%	-15,82%	-42,24%	-29,03%	42,15%	-266,82%	-112,33%	-2813,31%	-2484,17%	-2648,74%	3050,88%	-12486,78%	-47179,59%
20	QUILAM ECUADOR	33,51	37,49	35,50	37,08	26,58	31,83	97%	97%	97%	97%	96%	97%	1,50%	1,45%	1,47%	1,45%	1,39%	1,42%	50,22%	54,28%	52,25%	53,64%	36,84%	45,24%
21	EMIRATES	1,12	-0,85	0,13	68,40	103,72	86,06	11%	217%	114%	99%	99%	99%	89,31%	-111,70%	-11,19%	-132,24%	527,59%	197,67%	100,37%	95,37%	97,87%	-9045,32%	54719,37%	22837,02%
22	TACA INTERNATIONAL AIRLINES	-0,86	-0,62	-0,74	0,38	2,76	1,57	216%	260%	238%	361%	64%	212%	-108,56%	-60,03%	-84,29%	-27,75%	35,96%	4,11%	93,68%	37,49%	65,58%	-10,63%	99,25%	44,31%
23	NOVACARGO	1,91	1,94	1,93	2,12	2,37	2,25	48%	49%	48%	53%	58%	55%	57,58%	59,13%	58,36%	53,32%	44,24%	48,78%	110,07%	114,96%	112,52%	113,14%	104,90%	109,02%
24	AEROTRANSPORTES MÁS DE CARGA	4,93	1,06	3,00	1,90	1,26	1,58	80%	6%	43%	47%	20%	34%	15,42%	38,66%	27,04%	52,07%	61,26%	56,67%	75,95%	41,16%	58,56%	98,92%	76,93%	87,92%
25	DELTA AIR LINES	91,57	112,79	102,18	163,41	78,23	120,82	99%	99%	99%	99%	99%	99%	12,24%	-83,00%	-35,38%	-21,30%	-121,85%	-71,57%	1120,96%	-9361,63%	-4120,33%	-3480,20%	-9532,53%	-6506,37%
26	AERO EXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM	3,48	8,40	5,94	10,10	71,56	40,83	71%	88%	80%	90%	99%	94%	4,80%	7,61%	6,20%	10,02%	9,09%	9,56%	16,70%	63,88%	40,29%	101,18%	650,79%	375,99%
27	AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS	-0,28	-0,08	-0,18	-0,08	-0,03	-0,05	454%	1340%	897%	1431%	3618%	2525%	-347,43%	-358,11%	-352,77%	-903,71%	-707,17%	-805,44%	98,05%	28,87%	63,46%	67,88%	20,10%	43,99%
28	AEROVÍAS DE MÉXICO	113,24	190,95	152,09	111,18	110,22	110,70	99%	99%	99%	99%	99%	99%	-67,90%	-62,25%	-65,08%	-118,05%	-13,59%	-65,82%	-7689,04%	-11886,84%	-9787,94%	-13125,00%	-1498,11%	-7311,56%
29	SERVICIO AÉREO REGIONAL REGAIR	1,03	32,21	16,62	8,66	16,31	12,48	3%	97%	50%	88%	94%	91%	15,65%	0,33%	7,99%	14,64%	0,76%	7,70%	16,12%	10,64%	13,38%	126,77%	12,33%	69,55%
30	WORLDWIDE CARGO LOGISTICS	3,34	3,12	3,23	2,76	1,11	1,93	70%	68%	69%	64%	193%	128%	2,48%	8,63%	5,56%	7,43%	-3,06%	2,19%	8,28%	26,90%	17,59%	20,51%	-3,38%	8,57%
31	MAERSK DEL ECUADOR	215,55	79,63	147,59	37,93	25,47	31,70	100%	99%	99%	97%	96%	97%	1,03%	1,79%	1,41%	1,67%	0,57%	1,12%	222,65%	142,35%	182,50%	63,35%	14,63%	38,99%
32	DLEN	1,38	1,92	1,65	3,33	3,65	3,49	27%	48%	38%	70%	73%	71%	81,6%	2,39%	5,27%	13,97%	2,91%	8,44%	11,22%	7,90%	4,57%	46,56%	10,63%	28,59%
33	AGENCIA MARÍTIMA GLOBAL MARGLOBAL	1,38	1,43	1,41	1,63	1,48	1,56	28%	30%	29%	39%	32%	36%	8,61%	10,02%	9,32%	13,53%	11,26%	12,40%	11,90%	14,34%	13,12%	22,07%	16,65%	19,36%
34	GALATOURS	2,20	1,89	2,04	1,52	1,24	1,38	55%	47%	51%	34%	19%	27%	25,52%	29,61%	27,57%	30,75%	-2,92%	13,92%	56,23%	55,83%	56,03%	46,61%	-3,61%	21,50%
35	KLENTURS Y REPRESENTACIONES	1,62	2,05	1,84	1,97	1,86	1,91	38%	51%	45%	49%	46%	48%	4,94%	3,49%	4,21%	7,83%	-8,81%	-0,49%	8,01%	7,15%	7,58%	15,38%	-16,38%	-0,50%
36	EMESSEA	3,32	4,34	3,83	3,87	3,42	3,65	70%	77%	73%	74%	71%	72%	43,78%	35,54%	39,66%	39,76%	45,17%	42,47%	145,42%	154,07%	149,74%	153,98%	154,57%	154,27%
37	NAVILUSAL	1,74	1,54	1,64	1,43	0,14	0,78	43%	35%	39%	30%	303%	167%	43,24%	34,01%	38,62%	27,67%	-325,83%	-149,08%	75,21%	52,50%	63,85%	39,55%	-45,35%	-2,90%
38	GREENANDES ECUADOR	4,04	3,24	3,64	2,77	4,22	3,50	100%	69%	85%	64%	76%	70%	26,85%	9,48%	18,17%	26,59%	1,40%	13,99%	108,40%	30,75%	69,57%	73,75%	5,90%	39,83%
39	HAMBURG SÜD ECUADOR	2,23	1,67	1,95	2,31	2,27	2,29	55%	40%	48%	57%	56%	56%	65,84%	40,96%	53,40%	64,05%	65,76%	64,91%	146,60%	68,51%	107,56%	148,24%	149,21%	148,73%
40	ASIA SHIPPING ECUADOR	2,12	1,94	2,03	1,94	2,04	1,99	53%	48%	51%	49%	51%	50%	25,02%	31,74%	28,38%	10,69%	6,63%	52,96%	61,62%	57,29%	20,78%	5,23%	13,00%	
41	LOGÍSTICA MARÍTIMA INTEGRAL	9,86	9,29	9,58	7,62	19,26	13,44	90%	89%	90%	87%	95%	91%	7,84%	10,01%	8,92%	11,17%	-5,98%	2,60%	77,35%	93,02%	85,18%	85,08%	-115,10%	-15,01%
42	NAVECUADOR	1,92	2,72	2,32	3,30	2,57	2,94	48%	63%	56%	70%	61%	65%	41,34%	22,76%	32,05%	20,87%	25,94%	23,40%	79,42%	61,81%	70,62%	68,93%	66,71%	67,82%
43	TRANS ESMERALDAS INTERNACIONAL TESA	7,23	6,21	6,72	9,42	11,69	10,55	86%	84%	85%	89%	91%	90%	1,29%	0,33%	0,81%	1,02%	-1,17%	-0,07%	9,31%	2,08%	5,69%	9,63%	-13,70%	-2,03%
44	ALSTOM TRANSPORT	3,23	28,91	16,07	-0,81	-3,33	-2,07	69%	97%	83%	223%	130%	177%	47,68%	-0,15%	23,77%	-135,08%	36,43%	-49,32%	154,04%	-4,24%	74,90%	109,56%	-121,49%	-5,96%

Anexo 6. Promedio de indicadores de solvencia y rentabilidad antes y despues de la NIIF 16

N°	EMPRESAS	APALANCAMIENTO		ENDEUDAMIENTO		ROA		ROE	
		Apalancamiento _antes	Apalancamiento _pos	Endeudamiento antes	Endeudamiento _pos	ROA_antes	ROA_pos	ROE_antes	ROE_pos
1	AVIANCA ECUADOR	20,23	4,06	94%	112%	6,90%	-15,82%	123,39%	43,07%
2	TAGSA	2,12	2,36	53%	58%	23,50%	7,82%	49,80%	19,70%
3	LATAM AIRLINES GROUP	3,26	2,28	68%	56%	16,82%	4,96%	52,41%	11,14%
4	LAN CARGO	-16,37	22,54	107%	91%	-7,27%	9,55%	61,71%	149,62%
5	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO	72,93	1,88	99%	69%	0,95%	9,54%	62,83%	13,72%
6	TAMPA CARGO	7,34	1,21	86%	17%	11,04%	38,69%	83,31%	46,50%
7	AEROPUERTOS ECOGAL	2,45	4,50	59%	75%	0,15%	-10,68%	0,41%	-60,11%
8	COMPANÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN	1250,84	1072,26	100%	100%	0,30%	-37,65%	93,10%	-37990,92%
9	ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS	4,72	9,14	79%	89%	20,78%	1,77%	100,53%	14,25%
10	ALIANZA LOGISTIKA TDGE	3,64	3,16	71%	68%	8,71%	11,50%	27,80%	36,17%
11	JETBLUE AIRWAYS CORPORATION	336,60	463,21	99%	100%	-44,49%	-79,06%	-3281,86%	-20596,09%
12	UNITED PARCEL SERVICE	3,12	8,02	67%	87%	22,12%	3,92%	69,27%	31,66%
13	AMERICAN AIRLINES	9,26	6,21	89%	140%	17,61%	-35,93%	158,04%	32,27%
14	AVIOANDES	2,47	2,02	59%	259%	0,90%	-30,00%	2,10%	-28,09%
15	LÍNEA AÉREA CARGUERA DE COLOMBIA	3,36	7,99	70%	87%	11,90%	1,95%	39,45%	12,14%
16	KLM CIA REAL HOLANDES A DE AVIACIÓN	87,62	72,78	99%	99%	30,64%	25,85%	2683,80%	1861,75%
17	IBERIA	-0,30	-0,53	429%	448%	-329,76%	-349,03%	100,17%	100,22%
18	QATAR AIRWAYS	-0,26	290,31	1235%	100%	-1139,00%	421,94%	2,06%	12279,14%
19	UNITED AIRLINES	118,31	59,59	99%	98%	-29,03%	-112,33%	-2648,74%	-4717,95%
20	QUIMAEQUADOR	35,50	31,83	97%	97%	1,47%	1,42%	52,25%	45,24%
21	EMIRATES	0,13	86,06	114%	99%	-11,19%	197,67%	97,87%	22837,02%
22	TACA INTERNATIONAL AIRLINES	-0,74	1,57	238%	212%	-84,29%	4,11%	65,58%	44,31%
23	NOVACARGO	1,93	2,25	48%	55%	58,36%	48,78%	112,52%	109,02%
24	AERO TRANSPORTES MÁS DE CARGA	3,00	1,58	43%	34%	27,04%	56,67%	58,56%	87,92%
25	DELTA AIR LINES	102,18	120,82	99%	99%	-35,38%	-71,57%	-4120,33%	-6506,37%
26	AERO EXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM	5,94	40,83	80%	94%	6,20%	9,56%	40,29%	375,99%
27	AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS	-0,18	-0,05	897%	2525%	-352,77%	-805,44%	63,46%	43,99%
28	AEROVÍAS DE MÉXICO	152,09	110,70	99%	99%	-65,08%	-65,82%	-9787,94%	-7311,56%
29	SERVICIO AÉREO REGIONAL REGAIR	16,62	12,48	50%	91%	7,99%	7,70%	13,38%	69,55%
30	WORLDWIDE CARGO LOGISTICS	3,23	1,93	69%	128%	5,56%	2,19%	17,59%	8,57%
31	MAERSK DEL ECUADOR	147,59	31,70	99%	97%	1,41%	1,12%	182,50%	38,99%
32	DLEN	1,65	3,49	38%	71%	5,27%	8,44%	7,90%	28,59%
33	AGENCIA MARÍTIMA GLOBAL MARGLOBAL	1,41	1,56	29%	36%	9,32%	12,40%	13,12%	19,36%
34	GALATOURS	2,04	1,38	51%	27%	27,57%	13,92%	56,03%	21,50%
35	KLEINTURS Y REPRESENTACIONES	1,84	1,91	45%	48%	4,21%	-0,49%	7,58%	-0,50%
36	EMESSEA	3,83	3,65	73%	72%	39,66%	42,47%	149,74%	154,27%
37	NAVILUSAL	1,64	0,78	39%	167%	38,62%	-149,08%	63,85%	-2,90%
38	GREENANDES ECUADOR	3,64	3,50	85%	70%	18,17%	13,99%	69,57%	39,83%
39	HAMBURG SÜD ECUADOR	1,95	2,29	48%	56%	53,40%	64,91%	107,56%	148,73%
40	ASIA SHIPPING ECUADOR	2,03	1,99	51%	50%	28,38%	6,63%	57,29%	13,00%
41	LOGÍSTICA MARÍTIMA INTEGRAL	9,58	13,44	90%	91%	8,92%	2,60%	85,18%	-15,01%
42	NAVECUADOR	2,32	2,94	56%	65%	32,05%	23,40%	70,62%	67,82%
43	TRANS ESMERALDAS INTERNACIONAL TEISA	6,72	10,55	85%	90%	0,81%	-0,07%	5,69%	-2,03%
44	ALSTOM TRANSPORT	16,07	-2,07	83%	177%	23,77%	-49,32%	74,90%	-5,96%