

Universidad Siglo 21



Carrera: Contador Público

Trabajo Final de Grado

Reporte de Caso

Análisis financiero de corto plazo

“Entre nubes y balances (análisis de los estados contables de Aerolíneas Argentinas para los períodos 2017 a 2021)”

Autor: Meroi Martin Nicolás

Legajo: CPB05042

DNI: 43.525.375

Director de TFG: Bergia Ortiz Fernando

Argentina, noviembre 2023

Índice

Introducción	4
Análisis de situación	7
<i>Contexto</i>	7
<i>Objetivos</i>	8
<i>Estado de situación patrimonial</i>	9
<i>Estado de resultados</i>	9
<i>Actualización de saldos</i>	10
<i>Competencia</i>	11
<i>Análisis FODA</i>	14
<i>Análisis PESTEL</i>	14
Factores políticos.....	15
Factores económicos.....	15
Factores sociales	16
Factores tecnológicos	16
Factores ecológicos.....	16
Factores legales.....	17
<i>Indicadores</i>	17
Liquidez.....	17
Inmovilización del capital	17
Solvencia	18
Endeudamiento	18
Recursos propios.....	19
Rentabilidad del patrimonio neto	20
Fondo de maniobra	20
Marco teórico	21

<i>Análisis financiero de corto plazo</i>	21
<i>Análisis financiero de largo plazo</i>	21
<i>Análisis económico y operativo</i>	21
<i>Eficiencia</i>	21
<i>Competencia</i>	22
<i>Análisis FODA</i>	22
<i>Análisis PESTEL</i>	23
Diagnóstico y discusión	24
<i>Declaración del problema</i>	24
<i>Justificación del problema</i>	24
<i>Conclusión diagnóstica</i>	25
Plan de implementación	26
<i>Objetivos generales</i>	26
<i>Objetivos específicos</i>	26
<i>Desarrollo de la propuesta</i>	26
<i>Análisis y comparación</i>	26
<i>Factores incidentes</i>	27
<i>Estructura de costos</i>	29
Conclusiones y recomendaciones	31
Referencias	32

Resumen

En el presente trabajo final de grado (TFG) se tiene por objetivo analizar la situación económica y financiera de la empresa “Aerolíneas Argentinas”, entre muchas otras cuestiones políticas, sociales y culturales relevantes para comprender su funcionamiento.

Desde hace varios años, la compañía enfrenta grandes problemas económicos y en más de una oportunidad ha tenido que ser solventada por el estado nacional, se utilizaron diversos indicadores que permiten evidenciar esta situación.

Son muchos los factores incidentes en los enormes déficits comprendidos, por ello nos centraremos en analizar aquellos posibles causales de extinción y disolución. Para que esto no suceda Aerolíneas Argentinas debe reducir sus costos, aumentar sus ingresos o bien mejorar su gestión financiera intervenida por el gobierno. Cabe destacar que si bien la empresa no cumple con su objetivo principal (rentabilidad), provee numerosos beneficios para la sociedad y el desarrollo económico de la nación.

Situación económica y financiera, estado nacional, déficits, costos, ingresos, rentabilidad y gestión financiera (palabras claves).

Abstract

In this final degree project (FDP), the objective is to analyze the economic and financial situation of the company "Aerolíneas Argentinas," among many other relevant political, social, and cultural issues to understand its operations.

For several years, the company has faced significant economic problems and has had to be financially supported by the national government on more than one occasion. Various indicators have been used to demonstrate this situation.

There are many factors contributing to the enormous deficits incurred, so we will focus on analyzing potential causes for extinction and dissolution. To prevent this from happening, Aerolíneas Argentinas must reduce its costs, increase its revenue, or improve its financially managed intervention by the government. It is worth noting that although the company does not fulfill its primary objective (profitability), it provides numerous benefits to society and the nation's economic development.

Economic and financial situation, national government, déficits, costs, revenue, profitability, and financial management (keywords).

Introducción

Aerolíneas Argentinas nace como resultado de la fusión de Alfa, Zonda, Fama y Aeroposta en 1950, siendo la principal compañía de transporte aéreo del país.

En sus primeros años incorporó diferentes aviones de avanzada (era del jet), lo cual significó un enorme salto tecnológico que permitió reducir los tiempos de vuelo a la mitad.

En 1969 se incorporaron los primeros Boeing 737 y a mediados de la década del 70' comenzó a operar el tan conocido Boeing 747 (Jumbo). Dicho avión el 7 de junio de 1980 realizó el primer vuelo transpolar, salió desde Buenos Aires, hizo escala en Río Gallegos y atravesó el Polo Sur para llegar a Auckland (Nueva Zelanda).

En la década de los 80', el Jumbo transportó en dos oportunidades al Papa Juan Pablo II desde Buenos Aires hasta Italia, en junio de 1982 y en abril de 1987 respectivamente.

Actualmente la flota está compuesta por aeronaves Embraer 190, Boeing 737-800, Boeing 737-MAX8 y Airbus 330-200.

En noviembre de 1990 la empresa fue privatizada por Carlos Saúl Menem, quien firmó la venta a un grupo liderado por la compañía española Iberia. El precio correspondiente al 85% de las acciones fue de 260 millones de dólares en efectivo y 2.040 millones en bonos de deuda externa (comparables al 16% del valor de la empresa). El 10% quedó para los empleados de la aerolínea y el 5% restante para el Estado Nacional.

En 2008 luego de muchas idas y vueltas, de la mano de Cristina Fernández de Kirchner, la aerolínea de bandera se estatizó nuevamente, incorporando así las cinco compañías que integraban el grupo empresario.

Aerolíneas no es una simple empresa perteneciente al Estado Nacional, estamos hablando de la principal aerolínea del país. La misma cuenta con 11.537 trabajadores distribuidos en todo el mundo, diversos centros de operaciones, grandes inversiones, numerosos aviones y diferentes rutas en funcionamiento.

A lo largo de su trayectoria ha recibido múltiples reconocimientos por la calidad de sus servicios y su eficiencia medioambiental, podemos destacar el premio otorgado en 2019 y 2020 por los World Travel Awards a la mejor aerolínea de Sudamérica, como también aquel propuesto en 2022 por la alianza SkyTeam en el marco de la iniciativa de vuelo sustentable a la mejor reducción de CO2 (dióxido de carbono) en largo recorrido.

En 2022 la compañía estatal transportó 11.670.000 pasajeros e incorporó nuevos destinos como Merlo, Brasilia y La Habana, además de lanzar vuelos sin escalas a San Pablo desde destinos turísticos del interior del país como Chapelco y Salta. Su red actual alcanza a 38 destinos nacionales y 21 internacionales.

La aerolínea ha desarrollado múltiples programas de capacitación y desarrollo para todos sus empleados, incluyendo un programa de formación para pilotos y liderazgo para mujeres del sector aeronáutico.

En términos financieros la historia de Aerolíneas Argentinas ha sido muy difícil, debido a los altos costos operativos y los desafíos económicos propios que enfrenta el mercado aéreo, ha tenido que ser rescatada en múltiples ocasiones por el gobierno nacional.

Sin embargo, desde 2018 ha logrado mejorar su rentabilidad (aún deficitaria), reduciendo costos y eliminando rutas poco rentables, mejorando así la eficiencia operativa de la compañía.

Es importante tener en cuenta que la industria de la aviación sigue siendo altamente competitiva y depende de muchos factores externos, como los precios del petróleo, las fluctuaciones en los tipos de cambio y la demanda de los consumidores, sin considerar desastres naturales como el COVID-19. Por estos motivos, la situación económica de la compañía puede ser volátil y sujeta a cambios en el futuro.

La historia es muy compleja, de ello mucho tiene que ver el trajín político que atravesó nuestro país desde sus inicios.

El funcionamiento de Aerolíneas Argentinas es sin dudas motivo de numerosos debates, análisis y hasta discusiones de sobremesa. Las conclusiones a las que se arriben mucho dependerán de las ideologías políticas, económicas y sociales atinentes al individuo que las afirme.

Un análisis financiero de corto, mediano y largo plazo implica un examen detallado de los estados contables de la compañía, incluyendo su balance general y demás indicadores claves como el índice de liquidez y el apalancamiento financiero.

El índice de liquidez es un ratio financiero muy común que se utiliza para evaluar la capacidad de una empresa para pagar sus obligaciones. Mide la cantidad de activos de la compañía en relación con los pasivos de la misma.

Por su parte, el apalancamiento financiero se refiere a la cantidad de deuda (pasivos) que una compañía utiliza para financiar sus operaciones y proyectos en comparación con su capital o patrimonio.

Es importante conocer la situación económica de Aerolíneas Argentinas para comprender su funcionamiento, impactos y efectos en la sociedad, contemplando sus beneficios y perjuicios para nuestra nación.

Si bien una empresa deficitaria en términos económicos no se considera saludable, puede aportar ciertos beneficios, en este caso:

- 1) Empleo.
- 2) Conexión aérea.
- 3) Ingresos subyacentes y derivados (bienestar social e identidad nacional).

Diversos autores también consideraron relevante el estudio de la gestión empresarial de Aerolíneas Argentinas, su competencia y la importancia del análisis de los estados contables como herramienta para la toma de decisiones y la eficiencia operativa.

(Epelbaum, 2013) “Aerolíneas Argentinas: Una gestión atravesada por la racionalidad técnica y la ideología política” propone un análisis histórico de la compañía desde sus inicios (Austral) hasta su posterior recuperación a manos del sector público. A su vez, también refleja la importancia del trájín político interviniente y las diferencias ideológicas existentes a lo largo de los distintos mandatos argentinos.

(Juri, 2017) “LAN vs Aerolíneas Argentinas: La lucha por el mercado” analiza la evolución del mercado aeronáutico argentino, poniendo en evidencia diversas políticas y estrategias implementadas por las compañías mencionadas, dicho autor centra su estudio en el ámbito local dejando fuera aquellas organizaciones similares del plano internacional.

A lo largo de su trabajo hace hincapié en los beneficios deflactados para el cliente y como dicha competencia ha beneficiado a la sociedad en general, sin dejar de lado una mayor evolución de la organización no vinculada con el estado nacional.

(Martínez, 2018) “Análisis e interpretación de un balance general” explica la importancia del estudio de la información contable para la toma de decisiones y la eficiencia operativa, basando sus conclusiones en un marco teórico vinculado a la aplicación de un caso real, en donde la empresa se vio beneficiada por el uso de dicha herramienta interpretativa.

Análisis de situación

Contexto

El acta de constitución de Aerolíneas Argentinas S.A data del 22 de octubre de 1990, fue inscripta por el señor Fernández Francisco (empresario) y el doctor Dromi José Roberto (ministro de obras y servicios públicos) en Buenos Aires (capital de la República Argentina) por el plazo de 99 años, contados a partir de la fecha de inscripción en el registro público de comercio correspondiente, pudiendo ser ampliado o reducido por resolución de la asamblea extraordinaria.

Se estableció como domicilio social la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, “aunque también podrán determinarse sucursales, agencias, delegaciones o representaciones dentro o fuera del territorio nacional” (Estatuto de Aerolíneas Argentinas, 1990, p.1).

Patricio Zavalía Lagos (empresario) asumió en rol de presidente interino y en conjunto con este, se definió como objeto social por cuenta propia o ajena, en forma independiente o asociada con terceros en el país o en el extranjero, la realización de:

- 1) **Actividades aeronáuticas** en todas sus manifestaciones, transporte aéreo regular y/o irregular (charter, contratado y de taxi-aéreo), interno e internacional, de personas o cosas, correspondencia, clearing (asignación de asientos), trabajos y servicios aéreos en general, como concesión pública o particular, explotar servicios públicos, escuela de pilotaje y entrenamiento de personal relacionado a la aeronavegación, diseño, ingeniería, investigación, ensamblado, importación y/o exportación de todo tipo de aeronaves y sus partes, equipos, accesorios y materiales, así como servicios de asistencia técnica y mantenimiento de los mismos.
- 2) **Actividades comerciales**, compra, venta, permuta, locación, en todas sus modalidades, leasing, renting (alquiler), importación y exportación de todo tipo de bienes, suministro y cesión de aeronaves, sus partes y componentes, accesorios, materiales e insumos, intermediación en la formalización de seguros que cubran los riesgos de los servicios contratados y la realización de toda clase de operaciones comerciales que normalmente tienen lugar en los aeropuertos.
- 3) **Actividades turísticas**, mediante la creación, desarrollo y explotación de centros turísticos e inmuebles destinados al alojamiento de personas así también como la actividad turística en todas sus formas, incluyendo dentro de ello el alquiler de automotores y sistemas de reserva turística.

- 4) **Actividades de servicios**, mediante la prestación de servicios de mantenimiento y asistencia técnica en todo tipo de aeronaves, equipos, accesorios y materiales para la aeronavegación, servicios de reserva por computación, de transporte de personas y/o cargas y/o correspondencia, por tierra o agua, como accesorio del transporte aeronáutico y/o integrando un transporte combinado con éste, así como también toda clase de asistencia de actividades de aeronavegación, como la provisión de alimentos, y/o elementos de uso abordo.
- 5) **Actividades de mandatos**: Cumplir con mandatos y comisiones establecidas por el gobierno, garantizando el desarrollo de la industria y la seguridad de los pasajeros.
- 6) **Actividades financieras**: Realizar cualquier tipo de operaciones financieras en general, con exclusión de las previstas en la ley de entidades financieras y toda otra que requiera concurso público.
- 7) **Representaciones**: De personas nacionales y extranjeras relacionadas con las actividades atinentes al objeto social.
- 8) **Actividades de inversión**: Construir y participar en sociedades por acciones, promover su formación, invirtiendo en ellas el capital necesario a esos fines y prestarle servicios dentro de los límites que se establezcan.

A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no le sean prohibidos por las leyes o por el estatuto correspondiente.

Objetivos

- 1) Conectar, integrar y desarrollar.
- 2) Ser productivos y eficientes.
- 3) Ser sustentables.

Por su parte, el capital social establecido fue de \$2.500.000, representados por 2.500 acciones nominativas no endosables de \$1.000 (valor nominal) cada una. Dicho capital podrá elevarse hasta el quíntuplo por resolución de una o más asambleas ordinarias.

Estado de situación patrimonial

-	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
\$					
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Caja y bancos	31.943.507.405	19.342.857.512	4.305.509.137	3.069.039.036	3.050.181.582
Inversiones	22.694.319	31.523.113	1.537.963.333	252.699.246	17.907.580.271
Créditos por servicios	11.236.234.971	5.604.269.449	20.121.180.975	15.950.394.444	16.796.353.699
Otros créditos	9.486.973.024	19.593.420.168	41.259.782.833	37.329.147.088	20.840.576.330
Otros activos	7.138.663.067	8.654.613.921	6.612.019.532	5.165.908.745	3.638.085.323
TOTAL DE ACTIVO CORRIENTE	59.828.072.786	53.226.684.163	73.046.919.239	61.767.188.560	62.232.777.205
ACTIVO NO CORRIENTE					
Otros créditos	36.468.821.117	49.139.181.536	44.588.401.952	40.137.051.750	6.885.054.264
Inversiones	151.656.054	237.605.839	287.581.168	1.166.109	985.807
Bienes de uso	72.578.519.008	94.361.679.765	76.988.752.927	80.551.668.510	60.800.063.555
Activos intangibles	729.790.586	904.213.183	959.668.521	1.652.399.726	388.392.139
TOTAL DE ACTIVO NO CORRIENTE	109.928.786.765	144.642.680.323	122.824.404.567	122.342.286.094	68.074.495.765
TOTAL DEL ACTIVO	169.756.859.551	197.869.364.486	195.871.323.806	184.109.474.654	130.307.272.970
PASIVO					
PASIVO CORRIENTE					
Deudas comerciales	34.854.643.871	50.684.832.960	43.463.109.541	35.526.524.661	20.748.571.912
Deudas financieras	17.227.350.201	16.413.313.645	7.736.095.031	7.762.463.821	7.784.550.862
Remuneraciones y cargas sociales	8.107.224.210	7.894.636.140	6.529.405.881	9.205.122.353	8.250.737.788
Cargas fiscales	2.036.689.845	2.274.055.583	1.740.247.599	1.171.375.255	1.203.222.184
Ingresos diferidos por tráfico aéreo	45.233.610.138	31.203.419.349	54.076.880.698	40.606.481.458	38.348.126.248
Otros pasivos	1.016.498.595	4.218.734.463	23.087.195.777	359.171.163	165.190.679
TOTAL DE PASIVO CORRIENTE	108.476.016.860	112.688.992.140	136.632.934.526	94.631.138.711	76.500.399.673
PASIVO NO CORRIENTE					
Deudas comerciales	4.556.777.257	5.396.084.653			
Deudas financieras	24.341.527.422	41.383.779.204	18.706.360.397	21.241.862.406	17.824.365.456
Remuneraciones y cargas sociales	766.203.209	884.830.942	1.864.002.189	804.766.141	67.464.987
Ingresos diferidos por tráfico aéreo	18.999.856.632	38.935.335.313	24.808.049.192	15.250.668.066	13.179.991.344
Otros pasivos	43.372.911.848	53.541.858.928	29.827.950.920	41.791.888.668	5.519.597.618
Previsiones	8.277.946.975	10.846.812.662	10.353.916.912	12.922.474.384	15.905.501.719
TOTAL DE PASIVO NO CORRIENTE	100.315.223.343	150.988.701.702	85.560.279.611	92.011.659.665	52.496.921.123
TOTAL DEL PASIVO	208.791.240.203	263.677.693.842	222.193.214.137	186.642.798.377	128.530.591.596
PATRIMONIO NETO	- 39.034.380.652	- 65.808.329.356	- 26.321.890.331	- 2.533.323.723	1.309.952.174
TOTAL DE PASIVO Y PATRIMONIO NETO	169.756.859.551	197.869.364.486	1.958.588.819.546	184.109.474.654	130.307.272.970

Tabla de elaboración propia según estados de situación patrimonial publicados y actualizados al 31 de diciembre de 2021 en miles de millones de pesos argentinos.

Estado de resultados

-	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
\$					
Ingresos por servicios prestados	83.238.245.627	66.570.326.641	163.498.734.861	172.144.919.175	152.983.302.419
Costo de los servicios prestados	- 80.116.666.909	- 61.525.015.742	- 181.341.790.106	- 166.567.422.100	- 130.490.147.132
Ganancia bruta	3.121.578.718	5.045.310.742	- 17.843.055.244	5.577.497.075	22.493.155.288
Gastos de comercialización	- 11.434.325.735	- 9.376.258.327	- 38.712.717.979	- 39.283.557.563	- 28.362.925.607
Gastos de administración	- 7.083.299.233	- 7.791.589.929	- 10.294.681.128	- 7.806.010.880	- 9.496.423.554
Resultado de inversiones permanentes	- 72.786.875	- 37.206.965	- 131.688.052	- 459.361.378	51.717.157
Resultados financieros y por tenencia	22.258.408.052	- 11.248.004.118	- 934.317.394	10.387.072.733	- 2.032.566.969
Otros ingresos y egresos netos	- 51.836.096.943	- 59.710.068.785	- 4.539.136.267	- 12.255.888.826	- 795.699.547
Perdida neta antes de impuestos	- 45.046.522.016	- 83.117.817.382	- 72.455.596.065	- 43.840.248.839	- 18.142.743.235
Impuesto a las ganancias	493.593.700	6.993.186.769	- 1.774.868.630	- 2.622.647.320	251.499.540
PERDIDA NETA DEL EJERCICIO	- 44.552.928.316	- 76.124.630.613	- 74.230.464.695	- 46.462.896.159	- 17.891.243.694

Tabla de elaboración propia según estados de resultados publicados y actualizados al 31 de diciembre de 2021 en miles de millones de pesos argentinos.

Actualización de saldos

Para la actualización de los estados contables correspondientes, se utilizaron los índices publicados por la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE) en su página web. De esta manera, se obtuvo el cociente entre el valor respectivo al Índice de Precios al Consumidor (IPC) del corriente año (31/12/2021) y aquellos identificados como año de origen, luego se multiplicó dicho valor por cada uno de los rubros intervinientes para así obtener los saldos actualizados de cada año y compararlos entre sí.

Por lo tanto, la información expuesta no se encuentra distorsionada por el fenómeno monetario de la inflación, entendida como el “aumento generalizado y sostenido en los precios de los bienes y servicios existentes en el mercado argentino a una fecha determinada” (Banco Central de la República Argentina, 2023).

COEFICIENTES DE ACTUALIZACIÓN	
2021/2020	1,5094163
2021/2019	2,0549283
2021/2018	3,1611455
2021/2017	4,6672920

En el último estado de situación patrimonial presentado, Aerolíneas Argentinas arroja un saldo negativo de (\$39.034.380.652) en su patrimonio neto. Dicho importe incluye aportes de capital realizados por accionistas, ganancias y pérdidas acumuladas. Matemáticamente representa la diferencia entre el valor total de activos de la empresa y las obligaciones (pasivos) de la misma. Cabe mencionar que dicho valor el 31 de diciembre del año inmediato anterior (2021) fue de (\$65.808.329.356), muy por debajo del presente año.

Gracias a la oferta de vuelos y las distintas acciones de venta (previajes, cuotas y campañas de descuentos), la demanda aérea fue acrecentándose de forma paulatina a partir de septiembre del corriente año y se estimó recuperar los niveles de tráfico aéreo previos a la pandemia durante el primer semestre de 2022.

El estado de resultados proporciona información sumamente importante sobre el desempeño financiero de una organización. Dicho informe presenta todos aquellos ingresos y egresos que obtuvo una compañía durante su ejercicio económico, establecido por el plazo de 12 meses. Cuando los ingresos son mayores a los gastos, podremos considerar que la administración obtuvo ganancias. Mientras que, si los gastos son mayores a los ingresos, como es el caso de Aerolíneas Argentinas, los resultados económicos son negativos (pérdidas).

Como puede observarse, el déficit fue de (\$44.552.928.316). Por su parte, al 31 de diciembre de 2020 fue de (\$76.124.630.613) muy por debajo del rendimiento del presente año.

Son muchos los factores incidentes en el enorme déficit comprendido, algunos de ellos se deben a los altos costos operativos de la compañía (salarios y bienes de uso). Es relevante destacar que, de un total de 77 aeronaves, 53 son alquiladas y tan solo 24 son propiedad de Aerolíneas Argentinas, lo cual implica un enorme desembolso mensual de dinero a diversas entidades externas a la organización.

Tabla N°1 (cantidad de aeronaves).

DESCRIPCIÓN	LEASING/ PROPIEDAD	CANTIDAD
Boeing 737-700	Propio	2
Boeing 737 MAX 8	Leasing financiero	2
Boeing 737-700	Leasing operativo	6
Boeing 737-800	Leasing operativo	29
Boeing 737 MAX 8	Leasing operativo	3
Embraer 190	Propio	22
Embraer 190	Leasing operativo	4
Airbus 330-200	Leasing financiero	4
Airbus 330-200	Leasing operativo	5
TOTALES	-	77

Competencia

American Airlines es una de las aerolíneas más grandes del mundo, con sede en Texas (Estados Unidos) tiene una extensa red de destinos, tanto nacionales como internacionales, cuenta con un total de 974 aeronaves, de las cuales tan solo un 22,89% son arrendadas a compañías externas a la organización.

Ofrece diferentes servicios abordo, incluyendo entretenimiento en vuelo, Wifi, asientos reclinables, comida y bebida de cortesía en algunos vuelos. Las tarifas son variadas y se adecuan al bolsillo de cada pasajero, incluyendo aquellas asequibles para quienes necesitan viajar continuamente y no les urge llevar mucho equipaje. American Airlines presenta un programa de lealtad llamado AAdvantage que permite a los diferentes viajeros acumular millas por sus vuelos y canjearlas por diferentes beneficios, como vuelos gratis, mejoras de clase, embarque prioritario, merchandising, entre muchos otros premios acumulables.

Fue fundada en 1930 como American Airways y es miembro fundador de la alianza global de aerolíneas OneWorld (1999) con el objetivo de proporcionar a los pasajeros una experiencia de viaje más fluida y sin interrupciones.

Actualmente la OneWorld está compuesta por 13 compañías aéreas, entre ellas podemos destacar: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Iberia, Japan Airlines y Qatar Airways. Dicha alianza ofrece beneficios adicionales a viajeros de las organizaciones miembro, como acceso a salas VIP y beneficios de embarque prioritario. También permite una mayor coordinación en términos de horarios de vuelo y programas de lealtad.

Si bien dicha compañía no ha sido la excepción y ha sufrido grandes perjuicios económicos durante prácticamente todo el año 2020 y parte del del 2021 tras la incidencia de la pandemia en la economía mundial, American Airlines tomo rápidamente riendas en el asunto y se encargó de profundizar una política sumamente restrictiva, con el principal objetivo de reducir sus costos y disminuir así sus altos déficits alcanzados (USD8.885.000). Entre muchas otras medidas, podemos destacar:

- 1) Reducción estructural (edificios e incidencia en aeropuertos).
- 2) Despidos masivos.
- 3) Negociación de acuerdos con proveedores.
- 4) Cese de arrendamientos.
- 5) Cierre de rutas y retiro de aeronaves.

LATAM es resultado de la fusión entre LAN Airlines (Chile) y TAM Airlines (Brasil), se trata de la compañía aérea más grande de América Latina que opera en más de 145 destinos y transporta aproximadamente 70.000.000 de pasajeros al año.

La sede se encuentra en Santiago (Chile) y cuenta con una flota de 301 aviones entre los de carga y pasajeros, de los cuales ninguno de ellos es arrendado.

En el último tiempo, LATAM se ha destacado por su compromiso con la seguridad, la innovación y la sostenibilidad, lo que le ha permitido consolidarse en la región. Además, ha sido reconocida por diversas organizaciones internaciones en cuanto a su servicio al cliente y calidad de su gestión empresarial.

En términos financieros, se ha demostrado un enfoque sólido y disciplinado. La organización se esfuerza al máximo por mantener una estructura de costos eficiente, optimizando todos sus recursos (combustible, mantenimiento de aeronaves y personal).

Asimismo, como cualquier otra empresa busca maximizar sus ingresos mediante una gestión de precios estratégica y una perspectiva orientada a la satisfacción del cliente.

FLYBONDI es una aerolínea de bajo costo con sede en Argentina que comenzó a operar en enero de 2018. La compañía ofrece vuelos nacionales e internacionales a precios sumamente competitivos.

“Con sede en el aeropuerto internacional EL PALOMAR (Buenos Aires) opera con una flota de 11 aviones Boeing 737-800 con capacidad para 189 pasajeros y diversos servicios abordo, como opciones de comida y bebida, la posibilidad de seleccionar asientos y cargos por equipaje adicional” (Estatuto de FlyBondi, 2018).

Desde su lanzamiento FLYBONDI ha expandido su red de destinos a lo largo de América Latina, con vuelos a ciudades como Asunción, Montevideo, Río de Janeiro, etc. Con su enfoque en ofrecer servicios asequibles, la compañía ha sido consolidada como una opción popular para los viajeros de la región.

Por último y no menos importante, se encuentra la compañía aérea GOL con sede en São Paulo (Brasil), la misma cuenta con una flota de 143 aviones, en su mayoría Boeing 737-800 y 737 MAX conocidos por su eficiencia y confiabilidad.

GOL LINHAS AÉREAS es la segunda aerolínea de mayor envergadura de todo Brasil, ofrece diversos vuelos nacionales e internacionales a 70 destinos de América Latina, El Caribe y Estados Unidos. Caracterizada por sus bajos costos, ha sido destacada por su seguridad y atención al cliente en varias oportunidades.

La misma opera desde 2001 y emplea a unas 16.000 personas distribuidas en diferentes regiones allegadas a la organización, en su mayoría brasileños especializados en el sector aéreo y aduanero del país.

Análisis FODA

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Tecnología de avanzada	Profundizar la investigación y desarrollo (I+D) de nuevos corredores federales
Reputación y trayectoria operativa	Desarrollar líneas de crédito
Apoyo gubernamental	Gestionar prácticas ecoamigables
Servicio abordó	Fomentar el consumo de millas y beneficios económicos derivados
Disponibilidades de aeronaves	Implementar políticas de marketing
Identidad sustentable	Generar nuevas alianzas
Aerolínea nacional con fuerte incidencia sentimental en habitantes argentinos	Promover servicios especializados para pasajeros con necesidades específicas
Monopolio en determinados destinos nacionales e internacionales	Participación en programas de promoción turística
Transporte de carga	Identificar segmentos no atendidos
Presencia en numerosos aeropuertos	Mejorar la conectividad regional

Tabla de elaboración propia según información oficial publicada (general).

Análisis PESTEL

FACTORES POLÍTICOS	FACTORES ECONÓMICOS	FACTORES SOCIALES
Políticas gubernamentales	Crisis financieras	Preferencias
Inestabilidad y grietas ideológicas	Inflación	Hábitos y tendencias
Decretos excepcionales	Medidas cambiarias	Estilos de vida
Prohibiciones	Tasas de interés	Cambios demográficos
FACTORES TECNOLÓGICOS	FACTORES ECOLÓGICOS	FACTORES LEGALES
Automatización de sistemas	Cambio climático	Regulaciones laborales
Inteligencia Artificial	Fenómenos naturales	Políticas del sector aéreo
Innovaciones aéreas	Normativa ambiental	Disposiciones empresariales
Nuevas tecnologías	Cambios estacionales (períodos)	Leyes de protección al consumidor

Tabla de elaboración propia según información oficial publicada (específica).

Factores políticos

CAUSA	EFECTO
Decreto 267/2017 (2017) Se creo el Plan Nacional de Acciones en Derechos Humanos (disposiciones empresarias) con el objetivo de promover y proteger los derechos humanos en Argentina	Incorporación de mujeres
	Implementación de espacios comunes en las oficinas comerciales
	Mayor asignación de recursos a planes de promoción en derechos humanos
Cielos abiertos (2018) Se revirtió la política implementada (libre movilidad entre países) y se limitó la apertura del mercado aéreo argentino	Cancelación de rutas
	Menor oferta
	Cese de aerolíneas extranjeras
	Monopolio de Aerolíneas Argentinas en múltiples destinos
Simplificación y desburocratización del estado (2019) Se simplificaron trámites administrativos y se redujo la burocracia en ámbitos públicos	Apertura al comercio exterior
	Mayor demanda de vuelos internacionales
	Inversiones extranjeras
	Reducción de tiempos aduaneros
Decreto de Necesidad y Urgencia 297/2020 (2020) Se estableció el aislamiento social, preventivo y obligatorio a partir del 20 de marzo de 2020	Suspensión de actividades
	Cierre de operaciones
	Reducción de ingresos
	Problemas deficitarios
Decreto de Necesidad y Urgencia 125/2021 (2021) Se flexibilizo gradualmente la apertura comercial y social del territorio con ciertas medidas proteccionistas	Reactivación de actividades
	Aumento de ingresos
	Implementación de políticas sanitarias
	Transporte de vacunas

Factores económicos

CAUSA	EFECTO
Eliminación de restricciones tarifarias (2017)	Aumento de precios
	Mayor competencia
Aumento de tasas aeroportuarias (2018)	Aumento de costos operativos
	Disminución de rentabilidad
Eliminación del Impuesto a la Transferencia de los Combustibles (2019)	Reducción de costos operativos
	Alivianamiento fiscal
Programa de Asistencia de Emergencia al Trabajo y a la Producción (2020)	Compensaciones económicas
	Flexibilización en los pagos fiscales
Elevados niveles de inflación (2021)	Disminución de la demanda
	Menor acceso a crédito

Factores sociales

CAUSA	EFECTO
Preferencia internacional (2017) Según diversos estudios, los clientes suelen tener ciertas preferencias por vuelos internacionales sobre aquellos nacionales	Aumento en la demanda de destinos internacionales
	Apertura comercial
	Preferencia por la compañía dado sus destinos
	Desarrollo de corredores federales redituables
Inmigración Venezolana (2018)	Nuevos puestos de trabajo
	Reducción de salarios nominales
Modelización del trotamundos (2019)	Aumento en la demanda de vuelos generales
	Preferencias por destinos de bajo costo
Importancia sanitaria (2020)	Altos estándares sanitarios
	Preferencias por la limpieza y el orden
Aumento de jubilados (2021)	Mayor consumo interno
	Fortalecimiento de destinos regionales

Factores tecnológicos

CAUSA	EFECTO
Sistema de entretenimiento abordo (2017)	Mejor experiencia de viaje
	Fomento de atención al cliente
Sistema de check-in online y WIFI a bordo (2018)	Disminución de filas innecesarias
	Reputación empresarial
Aplicación móvil (2019)	Eficiencia operativa
	Mayor comodidad para el cliente
Sistemas de reservas (2020)	Cumplimiento de normas sanitarias
	Disminución de riesgos de contagio
Automatización y autoservicio (2021)	Reducción de tiempos de espera
	Comodidad

Factores ecológicos

CAUSA	EFECTO
Gestión de residuos (2017)	Tratamiento cloacal
	Investigación y desarrollo en plomería
Eficiencia energética (2018)	Implementación de energías renovables
	Políticas amigables al medioambiente
Uso de biocombustibles (2019)	Menor contaminación atmosférica
	Innovaciones operativas
Certificaciones y estándares ambientales (2017)	Utilización LED
	Reducción de plásticos
Programa de reducción de CO2 (2021)	Mejora en la gestión del combustible
	Reputación

Factores legales

CAUSA	EFECTO
Apertura a aerolíneas de bajo costo (2017)	Aumento de competencia
	Reducción de precios (rentabilidad)
Reforma previsional (2018)	Cambios en la fórmula de cálculo
	Aumento gradual de la edad de jubilación
Disposición sobre los diversos géneros (2019)	Incorporación de personas travestis y trans (1%)
	Sanciones por incumplimiento
Prohibición de despidos sin justa causa (2020)	Aumento de costos operativos
	Débil gestión de toma de decisiones estratégicas
Plan Nacional de Acción contra la Violencia por Motivos de Genero	Contribución al bienestar social
	Mejor reputación empresarial

Indicadores

Liquidez

“Dicho indicador demuestra la capacidad de una organización para cumplir con sus obligaciones financieras en el corto plazo” (García, 2008). matemáticamente se expresa mediante la formula (ACTIVO CORRIENTE/ PASIVO CORRIENTE), donde el primer término se refiere a los recursos que posee una organización, convertibles/realizables en efectivo u otros valores a semejables con poder cancelatorio o liquidez similar en un plazo máximo de 12 meses (un año). Mientras el segundo se refiere a aquellas obligaciones asumidas con un plazo de exigibilidad inferior a un año calendario (12 meses).

$$\frac{59.828.072.786}{108.476.016.860} = 0,5515 \times 100 = 55,15\%$$

Por su parte, al 31 de diciembre del año inmediato anterior (2020), el mencionado índice arrojó un valor de 47,23%. Un 7,92% por debajo del presente año. Esto se debe a la menor incidencia relativa del pasivo corriente sobre el total del activo corriente.

Inmovilización del capital

Indica el grado de inversión en activos fijos que mantiene una compañía en relación al total de activos de la misma. El primer término corresponde a la cantidad de recursos no realizables en un plazo inferior a los 12 meses, se considera que los mismos son poco líquidos y podrán convertirse en efectivo pasado el año calendario. Por su parte, el total de activos se refiere a la suma de (ACTIVO CORRIENTE + ACTIVO NO CORRIENTE).

Matemáticamente el índice de inmovilización de capital, se expresa mediante la formula (ACTIVO NO CORRIENTE/TOTAL DE ACTIVO).

$$\frac{109.928.786.765}{169.756.859.551} = 0,6476 \times 100 = 64,76\%$$

Este mismo ratio en 2020 fue del 73,10%. Un 8,34% por encima del presente año, lo cual indica que se tras la pandemia se obtuvo una mayor liquidez. Cabe destacar que existe un adecuado nivel de inmovilización cuando esta fórmula refleja valores comprendidos entre 0,40 y 0,55 dependiendo el tipo de organización. Aerolíneas Argentinas al tratarse de una empresa comercial con gran incidencia en activos fijos (aeronaves) podrá presentar un ratio por encima del promedio sin que este signifique ciertos perjuicios económicos para la sociedad.

Solvencia

La solvencia de una compañía, indica la relación existente entre las fuentes de financiamiento de los activos incorporados. Matemáticamente se expresa mediante la formula (PATRIMONIO NETO/ TOTAL DE PASIVO). Donde el primer término incluye los aportes en dinero o especies efectuados por los accionistas de la sociedad. Mientras el segundo refleja el dinero o los bienes aportados por terceros ajenos a la organización.

$$\frac{-39.034.380.652}{208.791.240.203} = -0,19$$

En 2020 el índice de solvencia fue equivalente a -0,25. Algunos puntos por encima del indicador actual. Cabe destacar que un índice de solvencia menor a 0,50 corresponde a un nivel muy débil de solvencia, valores comprendidos entre 0,50 y 0,80 son considerados niveles débiles de solvencia, aquellos comprendidos entre 0,80 y 1,00 se determinan como un nivel ajustado de solvencia, cuando dicho ratio arroja un valor equivalente a 1,00 se está en presencia de un nivel adecuado o razonable de solvencia, mientras que cuando el indicador en cuestión es superior a 1,00 se dice que el nivel de solvencia es muy bueno (situación teórica optima).

Endeudamiento

“El índice de endeudamiento compara el total del pasivo con el patrimonio neto y refleja en grado de endeudamiento de una sociedad frente a su patrimonio” (Brignone, 2016). Matemáticamente se expresa mediante la formula (TOTAL DE PASIVO/PATRIMONIO NETO). Donde el primer término se refiere a la suma entre (PASIVO CORRIENTE + PASIVO NO CORRIENTE), el cual refleja el total de deudas asumidas por la empresa en el corto y largo plazo. Por su parte, el patrimonio neto representa el valor total de una empresa descontadas sus deudas, corresponde a la diferencia entre (TOTAL DE ACTIVO – TOTAL DE PASIVO).

$$\frac{208.791.240.203}{39.034.380.652}=5,35$$

Dicho indicador en 2020 fue de 4,01. Es importante destacar que se considera un bajo endeudamiento (muy bueno) cuando mencionado índice refleja un valor inferior a 1,00. Si este es equivalente a 1,00 existe un endeudamiento normal o equilibrado (bueno). Mientras que si el valor se encuentra comprendido entre 1,00 y 1,50 el endeudamiento es alto y nos encontramos en una situación económicamente delicada. A su vez, si el índice de endeudamiento arroja un valor superior a 1,50 se considera que el endeudamiento es muy elevado, la situación es compleja y responde indirectamente a una debilidad financiera.

Como puede observarse Aerolíneas Argentinas presenta un elevado índice de endeudamiento según los datos derivados de su último estado de situación patrimonial. Esto se debe principalmente a la fuerte incidencia de las deudas financieras (\$41.568.877.620) y comerciales (\$39.411.421.130), tanto en el corto como largo plazo.

Recursos propios

El índice de los recursos propios relaciona la participación del patrimonio neto en la financiación total del activo. Este ratio nos sirve para calificar la existencia o no de una autonomía financiera propia de la organización. Matemáticamente se expresa mediante la fórmula (PATRIMONIO NETO/TOTAL DEL ACTIVO).

Los resultados de este indicador guardan estrecha relación con el índice de solvencia (si uno de ellos arroja un saldo favorable, el otro también lo hará). Lo contrario ocurre con el endeudamiento (cuando el endeudamiento es bajo, los recursos propios son altos y viceversa).

$$\frac{39.034.380.652}{169.756.859.551}=0,23$$

Es relevante destacar que un índice de recursos propios por debajo de 0,40 corresponde a un débil nivel de recursos, aquel comprendido entre 0,40 a 0,60 es considerado un nivel normal, cuando el ratio varía entre 0,60 y 0,80 la organización presentara un buen nivel de recursos propios, mientras que cuando el ratio en cuestión es equivalente a 1,00 se está en presencia de un nivel óptimo donde el activo es financiado en un 100% por recursos propios allegados a la compañía (máximo nivel posible).

Como era de esperarse Aerolíneas Argentinas presenta un muy bajo índice de recursos propios, dado que el 77% de los activos es financiado con pasivos de corto y largo plazo.

Rentabilidad del patrimonio neto

“El ratio correspondiente a la rentabilidad del patrimonio neto se encarga de medir la efectiva rentabilidad de una empresa en particular, para ello considera el resultado total del ejercicio y el patrimonio neto de la organización” (Díaz Llanes, 2010). Matemáticamente se expresa mediante la fórmula (RESULTADO DEL EJERCICIO X 100/PATRIMONIO NETO – RESULTADO DEL EJERCICIO).

$$\frac{[(44.552.928.316) \times 100]}{[(39.034.380.652) - (44.552.928.316)]} = \frac{(4.455.292.831.600)}{(83.587.308.960)} = -53,30\%$$

Cabe destacar que en contextos de estabilidad, un índice de rentabilidad del patrimonio neto por debajo del 0% significa un balance con pérdidas (rentabilidad negativa) por lo cual la situación se considera pésima, aquellos índices comprendidos entre 0% y 1% son sinónimos de una escasa rentabilidad, cuando los mismos arrojan valores entre 1% y 3% la rentabilidad podría encuadrarse como aceptable, cuando estos varían del 3% al 6% la situación es muy buena, mientras que si dicho ratio es superior al 6% se está en presencia de una super rentabilidad (situación óptima).

Como puede observarse Aerolíneas Argentinas presenta un índice de rentabilidad del patrimonio neto muy por debajo del promedio. Este mismo en 2020 fue de -53,63%.

Fondo de maniobra

El fondo de maniobra no es un ratio en forma de división, sino de resta y por lo tanto no puede expresarse como porcentaje. Dicho cálculo es muy importante dado que nos indica la capacidad de una organización de pagar todas sus deudas de corto plazo utilizando diversos recursos a su alcance. Matemáticamente se expresa mediante la fórmula (ACTIVO CORRIENTE – PASIVO CORRIENTE). Si este importe resultara positivo podríamos considerar cuando de lo liquidado podría asignarse a otros proyectos.

$$59.828.072.786 - (108.476.016.860) = (48.647.944.020)$$

Aerolíneas argentinas presenta un fondo de maniobra negativo de (\$48.647.944.020), este mismo indicador en 2020 fue de (\$59.462.307.940) aún menor que en el corriente año. Cabe destacar que resultados negativos en el fondo de maniobra suponen que la empresa no cuenta con el dinero suficiente para pagar todas sus deudas en el corto plazo. A raíz de ello pueden surgir infinidad de problemas financieros que de no ser tratados a tiempo pueden llevar el negocio a la quiebra o banca rota.

Marco teórico

Análisis financiero de corto plazo

El análisis financiero de corto plazo es una herramienta fundamental de gestión financiera, proporciona información clave sobre liquidez, solvencia y eficiencia operativa de una empresa en un horizonte temporal limitado, generalmente un año (12 meses) o menos.

“El análisis financiero a corto plazo es esencial para evaluar la salud financiera de una empresa y su capacidad para hacer frente a sus obligaciones inmediatas. Proporciona una visión detallada sobre la capacidad de generar efectivo en un período de tiempo específico” (Ross - Westerfield - Jaffe, 2009).

Análisis financiero de largo plazo

El análisis financiero de largo plazo es una herramienta fundamental de gestión financiera, permite evaluar la salud financiera y la viabilidad de una empresa a largo plazo, generalmente superior a un año (12 meses).

“El análisis financiero a largo plazo es esencial para evaluar la capacidad de una empresa para hacer frente a sus desafíos futuros y lograr un crecimiento sostenible. Ayuda a los analistas financieros a comprender la estructura financiera de la empresa y su capacidad de generar flujos de efectivo a largo plazo” (Ehrhardt - Brigham, 2010).

Análisis económico y operativo

El análisis económico y operativo es una herramienta clave en la contabilidad y en la gestión empresarial para evaluar el desempeño financiero y la eficiencia operativa de una organización en el corto, mediano y largo plazo.

“El análisis económico y operativo es esencial para medir la eficiencia y rentabilidad de una empresa en relación con su industria y competidores. Proporciona una visión clara sobre la gestión de activos, el rendimiento de la inversión y la eficiencia en la utilización de los recursos” (Horngren - Sundem - Stratton, 2007).

Eficiencia

“La eficiencia es la capacidad de realizar actividades de manera productiva utilizando los recursos disponibles de la mejor manera posible” (Drucker, 1989). Dicho concepto alude a la capacidad de hacer más con menos, maximizando los beneficios mientras se minimizan los costos o desperdicios.

Competencia

El concepto de competencia se refiere a la rivalidad existente entre aquellas empresas que operan en un mismo mercado, ofreciendo productos y/o servicios idénticos o similares, cuyos objetivos son los mismos.

“La competencia en la industria de las aerolíneas es feroz y se basa en la capacidad de las empresas para diferenciarse y ofrecer valor a los clientes. Aquellas aerolíneas que puedan adaptarse rápidamente a las cambiantes demandas del mercado y brindar una experiencia satisfactoria al cliente tendrán una ventaja competitiva” (Kotler – Keller, 2006).

“A través de la competencia las empresas descubren nuevas formas de satisfacer las necesidades del cliente y superar las expectativas del mercado” (Porter, 2009).

Análisis FODA

El análisis FODA (también conocido como matriz FODA o análisis DAFO en algunos países) es una herramienta de planificación estratégica utilizada comúnmente para evaluar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de una empresa, proyecto o cualquier producto en particular.

“Dicho análisis se realiza a través de la identificación y evaluación de factores internos controlables (Fortalezas y Debilidades) y externos ajenos a la organización (Oportunidades y Amenazas) que pueden influir en el éxito o fracaso del objeto bajo análisis” (Kotler, 2019).

Esta herramienta tiene por objetivo identificar Fortalezas y Oportunidades que se puedan aprovechar/explotar y superar/minimizar aquellas Debilidades y Amenazas, garantizando de esta manera el crecimiento sustentable de una organización y la toma de decisiones estratégicas/oportunas en determinada situación o proyecto.

Es muy importante realizar un análisis FODA en determinadas situaciones:

- 1) De forma regular y con determinada periodicidad permitiendo anticiparse a cambios que puedan llegar a surgir conforme el paso del tiempo.
- 2) Tras cambios en las condiciones externas del mercado.
- 3) Antes de tomar cualquier decisión de importancia relativa.
- 4) Tras cambios en las condiciones internas del negocio.
- 5) En casos de declive comercial/económico.
- 6) En casos de crecimiento repentino.

Análisis PESTEL

“El análisis PESTEL es una herramienta de análisis estratégico utilizado comúnmente en para evaluar los factores externos que pueden afectar a una organización y/o proyecto” (Narayanan y Fahey, 1968).

Este análisis comprende diversos factores que cualquier empresa puede considerar para adaptar su estrategia comercial o estar más informada en cuestiones que puedan incidir en oportunidades y amenazas afines a la compañía.

Estudia aquellos sectores que no dependen directamente de la empresa, sino de los contextos a los que pertenece.

PESTEL es un acrónimo que representa seis factores relativamente vinculados entre sí que se analizan para comprender su incidencia en la organización y/o proyecto:

- 1) Políticos: Comprende aspectos relacionados con el gobierno, la política y la legislación.
- 2) Económicos: Es relevante considerar algunos índices inflacionarios, tasas de desempleo, el poder adquisitivo y tipos de cambio, entre otros.
- 3) Sociales: Incluyen tendencias demográficas, cambios culturales, estilos de vida, educación y demás cuestiones afines a los habitantes de una sociedad.
- 4) Tecnológicos: Deberán contemplarse algunos aspectos relacionados con la innovación, automatización, investigación y desarrollo (I+D), entre otras cuestiones de incidencia en los procesos y productos.
- 5) Ecológicos: Los factores ambientales incluyen el cambio climático, la conservación del medio ambiente, la sostenibilidad y el impacto ambiental de la organización. Aspectos cada vez más relevantes con el paso del tiempo.
- 6) Legales: Deberán considerarse leyes de propiedad intelectual, laborales y de responsabilidad social corporativa. También políticas de protección al consumidor y demás ordenanzas de interés nacional, provincial y municipal.

Diagnóstico y discusión

Declaración del problema

Aerolíneas Argentinas presenta una situación financiera crítica, los resultados expuestos en sus balances contables son alarmantes.

La continuidad de dicha compañía se encuentra en riesgo, diversos ratios justifican el malestar económico atravesado por la organización. Existen grandes posibilidades de quiebra y cese de actividades si no se toman recaudos inmediatos.

Algunos indicadores afirman que la empresa puede tener ciertos inconvenientes a la hora de cancelar sus obligaciones financieras en el corto plazo (liquidez). A su vez, el nivel de endeudamiento se encuentra muy por encima del normalmente aceptado.

Viabilidad financiera y sustentabilidad económica, son conceptos vinculados a los interrogantes plasmados en el análisis de los estados contables correspondientes.

Justificación del problema

El conflicto económico gestionado por la organización es de público conocimiento, su financiamiento nos afecta a todos como sociedad activa del país en el que vivimos.

Su análisis resulta fundamental para tomar conocimiento sobre el tema y desarrollar una postura argumentada en datos reales vinculados al déficit existente desde hace varios años.

Aerolíneas Argentinas es considerada fuente de múltiples puestos de trabajo, también promotora del sector turístico y económico de la república Argentina. Tiene incidencia directa en más de 11.537 familias del sector y genera beneficios indirectos en muchas otras más.

Su tratamiento es relevante considerando la envergadura de la misma, sus costos operativos y el sector que ocupa en el mercado.

Cabe destacar que estudiar la situación económica de la empresa permite realizar un análisis exhaustivo para evaluar su rentabilidad, solvencia y capacidad de generación de ingresos. Ello resulta crucial para comprender la salud financiera de la compañía, identificar áreas problemáticas y tomar decisiones estratégicas para su mejora.

Tras el análisis económico de Aerolíneas Argentinas se promueve la transparencia y la rendición de cuentas. Al estudiar sus estados financieros y desempeño económico, se puede evaluar cómo se administran los recursos y como se toman decisiones financieras relevantes.

Conclusión diagnóstica

Es trascendental tomar medidas estratégicas que contribuyan a reducir el déficit comprendido en los últimos años, deberán considerarse aspectos relevantes a la liquidez, el endeudamiento y los recursos propios.

Las políticas adoptadas no deben ser ajenas a la inestabilidad macroeconómica y la competencia del mercado, deben respetar la cultura organizacional y priorizar la reducción de la estructura de costos tan criticada por diversos autores políticos del país.

En resumen, Aerolíneas Argentinas necesita fortalecer su situación financiera de corto plazo, mejorar sus índices de liquidez, endeudamiento y rentabilidad del patrimonio neto.

Aspectos relacionados a su estructura de costos serán cruciales para el mantenimiento de la empresa en el sector aéreo del país.

La dependencia por políticas gubernamentales ha hecho de la compañía un caso de estudio para las diferentes ideologías prevalecientes, hay quienes piensan que su funcionamiento es vital para las economías regionales, mientras que otros afirman que sus elevados costos son una ineficaz utilización de nuestros impuestos.

Plan de implementación

Objetivos generales

Exponer el desempeño económico de Aerolíneas Argentinas en los últimos cinco años (del 31 de diciembre de 2017 al 31 de diciembre de 2021) mediante la aplicación de diversos ratios y herramientas financieras de interés.

Objetivos específicos

- 1) Analizar los estados contables de Aerolíneas Argentinas y evaluar su desempeño financiero en términos de liquidez, solvencia y rentabilidad para luego compararlos con los de otras compañías aéreas del sector.
- 2) Investigar factores económicos, políticos, sociales y naturales que han afectado el desempeño de la organización y como estos han influido en su rentabilidad y sostenibilidad financiera.
- 3) Analizar el pasivo de la compañía, exponiendo sus principales rubros (deudas comerciales, financieras y cargas sociales) y el causal de las cifras en los resultados de la organización mediante un análisis vertical y detallado de los mismos.
- 4) Exponer en tan solo un pequeño párrafo, algunas de las cuestiones principales detalladas con anterioridad sobre el funcionamiento cotidiano de la compañía.

Desarrollo de la propuesta

Análisis y comparación

Gráfico N°1 (comparación de liquidez):

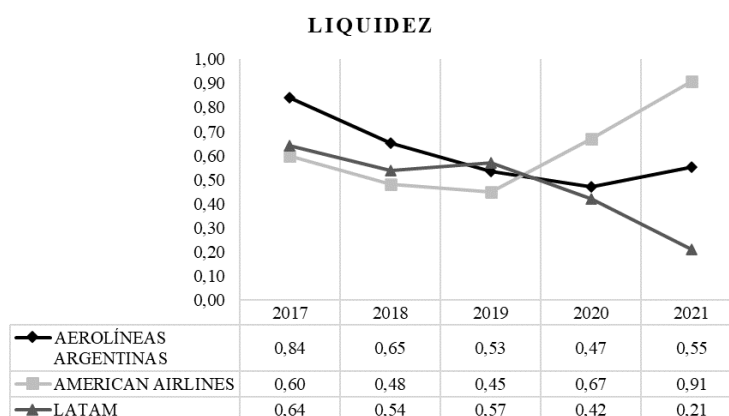


Gráfico elaboración propia según estados de situación patrimonial y de resultados publicados y actualizados por cada compañía al 31 de diciembre de 2021.

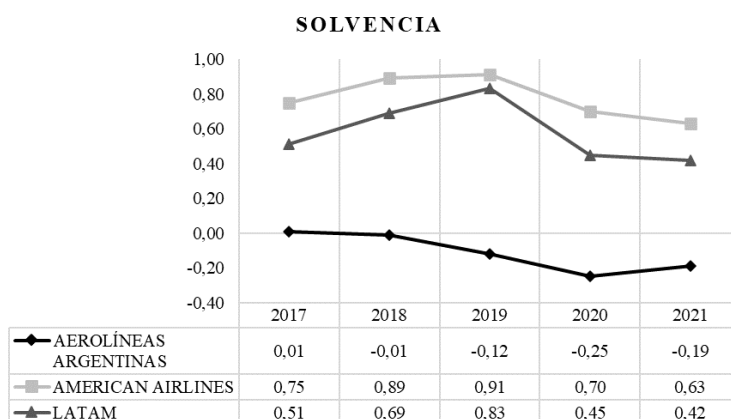
Gráfico N°2 (comparación de solvencia):

Gráfico elaboración propia según estados de situación patrimonial y de resultados publicados y actualizados por cada compañía al 31 de diciembre de 2021.

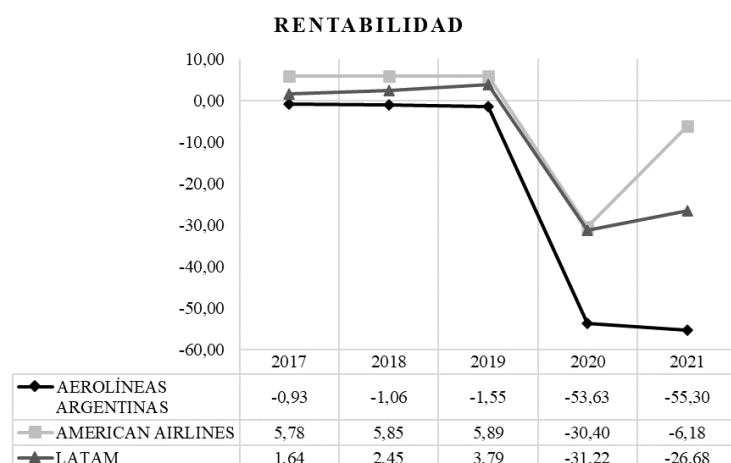
Gráfico N°3 (comparación de rentabilidad):

Gráfico elaboración propia según estados de situación patrimonial y de resultados publicados y actualizados por cada compañía al 31 de diciembre de 2021.

Factores incidentes

Aerolíneas Argentinas como cualquier otra empresa abierta de la región, se encuentra altamente vinculada a una serie de factores económicos, políticos, sociales y naturales que pueden influir en la consecución de sus objetivos y desempeño financiero.

Condiciones económicas

La situación económica del país se relaciona directamente con la demanda de bienes y servicios, en este caso con la venta de pasajes nacionales e internacionales y la promoción del sector turístico de la República Argentina.

La disminución acumulada del Producto Interno Bruto (PIB) para el período comprendido entre 2017 y 2021 fue del (-1,3%), por lo cual podemos asegurar que los ingresos de los trabajadores y las ganancias de las empresas argentinas en términos reales han disminuido.

A su vez, los índices de inflación y desempleo han aumentado a un ritmo prácticamente sin precedentes desde 2014, según datos arrojados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Por este motivo es de esperar que la situación económica en general haya empeorado frente a las cifras plasmadas a comienzos de 2017.

Por su parte, las fluctuaciones en los tipos de cambio han sido muy constantes, reflejando un aumento del 985% en el caso del Dólar oficial según el Banco de la Nación Argentina (BNA). Dichas corridas cambiarias inciden directamente en el costo del combustible (principal insumo de la compañía) y en los resultados reales obtenidos por la firma.

Condiciones políticas

El trajín político interviniente estuvo caracterizado por mucha inestabilidad y grietas ideológicas (centro derecha e izquierda), el traspaso del poder de Macri Mauricio a Fernández Alberto trajo consigo diversos cambios que incidieron directamente en funcionamiento cotidiano de la compañía.

Políticas de subvenciones y gubernamentales en áreas como infraestructura aeroportuaria y derechos de tráfico aéreo disminuyeron, afectando negativamente el volumen diario de Aerolíneas Argentinas y consigo su desempeño económico.

Cabe destacar que la estabilidad política del país influye directamente en la confianza de inversionistas, la demanda de viajes y en la capacidad de la empresa para operar de manera eficiente y sin sobresaltos.

Condiciones sociales

Los cambios en las preferencias de los consumidores por hábitos de viaje más asequibles, individuales y amigables con el medioambiente, por diversos motivos han fomentado el crecimiento de traslados en automóviles, colectivos, casillas rodantes y motorhomes dentro de la República Argentina, contrayendo consigo la demanda de boletos aéreos nacionales e internacionales y afectando negativamente a los resultados obtenidos por la organización para los años comprendidos en este análisis (2017 – 2021).

Condiciones naturales

El COVID-19 ha tenido impactos sustanciales en las economías mundiales. Su aparición a comienzos de 2020 trajo aparejado el cierre inmediato de actividades, la cancelación de vuelos y la reestructuración de la organización por completo, incluyendo políticas sanitarias, de prevención y operativas con el objetivo de enfrentar los desafíos relacionados con la pandemia.

Si bien los déficits comprendidos no son netamente causados por dicho fenómeno natural e involuntario, puede observarse como en los estados de resultados de todas las compañías intervinientes las cifras negativas han aumentado exponencialmente para los períodos 2019 y 2020.

El cese de actividades por motivos de confinamiento generó pérdidas multimillonarias para diversos actores de la economía, incluida Aerolíneas Argentinas, la cual tuvo que afrontar gastos fijos (sueldos y mantenimiento de la estructura) sin generar ingreso alguno más allá de los relacionados al transporte de vacunas para ejercicios posteriores subvencionados por el estado nacional.

Estructura de costos

Realizando un análisis vertical de los estados de situación patrimonial y de resultados publicados y actualizados por la compañía para los períodos (2017 - 2021) puede observarse como aquellos rubros identificados como deudas comerciales, financieras y cargas sociales representan un gran porcentaje del total del pasivo (43,04%).

La variación neta del rubro “deudas comerciales” se debe al incremento en el pago a proveedores comerciales y cancelaciones de deuda refinanciada, generando una disminución en el saldo de los mismos, debido a los plazos de vencimiento, la inminente suba de tasas y el volumen de efectivo disponible en caja y bancos a la fecha.

El 38% de las deudas financieras totales fueron contraídas a los fines de soportar costos de rutas aéreas deficitarias, mientras que el 62% restante se utilizó para el pago de arrendamientos financieros (aeronaves) redituables.

Por su parte, el rubro “otros pasivos” se contrajo debido a la disminución en la provisión de redelivery de motores que fue afectada por la reducción de horas voladas, causando que la reparación de motores se difiriera en el tiempo.

El sueldo promedio de Aerolíneas Argentinas al 31 de diciembre de 2021 fue de \$702.715 o USD3.798 considerando pilotos, azafatas, recepcionistas y muchos otros cargos relevantes según se obtiene de dividir el monto total de remuneraciones y cargas sociales por el total de trabajadores a la fecha. Este mismo para la compañía estadounidense American Airlines fue de \$550.000 o USD3.000, valores no muy alejados a los \$420.000 o USD2.270 ofrecidos por LATAM.

Al vincular la cantidad total de trabajadores con la cantidad total de aeronaves en servicio de Aerolíneas Argentinas, American Airlines y LATAM respectivamente para los períodos comprendidos entre 2017 y 2021, puede observarse que la compañía nacional necesito de 150 trabajadores por aeronave en servicio, mientras que la gigante estadounidense a pesar de ofrecer más vuelos y servicios en cartera, necesito de 120 personas en total, un 20% más que el total de 100 empleados relacionados con LATAM y sus vuelos derivados.

La venta de billetes por pasajes aéreos, así como la de documentos de tráfico por carga y otros servicios, se registran inicialmente dentro del pasivo corriente en el rubro “ingresos diferidos por tráfico aéreo”.

“El saldo representa el pasivo correspondiente a billetes y documentos de tráfico generados con anterioridad a la fecha de cierre del ejercicio, que están pendientes de utilizar a dicha fecha. Los ingresos por la prestación de servicios provenientes de estos billetes y documentos de tráfico se reconocen en el estado de resultados en el momento de realizarse el transporte o servicio relacionado, es decir, con el efectivo cumplimiento de la prestación o bien con la extinción de la obligación de la misma” (Nota 2.3.3 de Aerolíneas Argentinas, 2021).

La naturaleza de las contingencias comprendidas incluye cuestiones laborales, comerciales, impositivas y aduaneras. Representan un monto estimado a erogar como consecuencia de procesos judiciales pendientes o reclamos eventuales por perjuicios causados a terceros originados en el desarrollo de actividades cotidianas. “El monto se estima en función de la opinión de los asesores legales de la sociedad sobre la probabilidad y el monto a ser desembolsado, considerando intereses y costas” (Nota 2.3.17 de Aerolíneas Argentinas, 2021).

Resumen

Aerolíneas Argentinas soporta el mantenimiento de rutas aéreas deficitarias, ofrece grandes salarios en relación a la competencia y presenta ineficiencias en el uso de personal operativo considerando trabajadores y aeronaves en servicio.

Conclusiones y recomendaciones

Aerolíneas Argentinas enfrenta grandes desafíos en términos financieros y económicos, múltiples factores dan cuenta de los resultados obtenidos por la compañía y su evolución a lo largo de los años.

Tras realizar un análisis de los estados contables para los periodos comprendidos entre 2017 y 2021 respectivamente, puede observarse como aquellos montos derivados del rubro remuneraciones y cargas sociales reflejan un importe muy por encima de la competencia, teniendo en cuenta su estructura y volumen diario.

A su vez el porcentaje de activos arrendados es mayor a la media, de un total de 77 aeronaves, 53 son alquiladas y tan solo 24 son propiedad de Aerolíneas Argentinas, lo cual implica un enorme desembolso mensual de dinero a diversas entidades externas a la organización.

Factores políticos, sociales y naturales como el COVID-19 han afectado directamente el devenir cotidiano de la organización, si bien la mayor parte de empresas aéreas del sector obtuvieron resultados negativos en los últimos años, las cifras de la compañía son alarmantes y deben tratarse con urgencia para garantizar su mantenimiento y subsistencia en el corto plazo.

Cabe destacar que el presente Trabajo Final de Grado (TFG) fue elaborado durante la cursada semestral, con una escasa disponibilidad de tiempo lo cual limitó el alcance y la profundidad del análisis realizado. A su vez, el acceso a la información es limitado por lo cual no se pudieron incluir algunos datos relevantes de la estructura de costos y la consecuente dependencia del financiamiento estatal.

Por su parte, el análisis brinda una visión integral sobre diversos aspectos fundamentales de la compañía, se incluyeron ratios adecuados para medir el desempeño económico de la organización en términos de liquidez, solvencia y rentabilidad. Herramientas como el análisis FODA y PESTEL permitieron una clara interpretación de conceptos teóricos y prácticos sobre algunos puntos favorables y críticos, tanto de la compañía como del sector en general.

También se incluyeron fuentes teóricas, estados financieros, memorias y diversos instrumentos relevantes en cualquier análisis de estados contables, los cuales permitieron conocer causas, cifras e importes de interés a la hora de emitir juicios sobre cuestiones fundamentales de la empresa.

Referencias

- Aerolíneas Argentinas: Una gestión atravesada por la racionalidad técnica y la ideología política (Epelbaum, 2013) obtenido el 15/05/2023 de <https://acortar.link/D8SrdW>.
- Análisis e interpretación de un balance general (Martínez, 2018) obtenido el 15/05/2023 de <https://acortar.link/7kuxCX>.
- Coefficientes de actualización históricos (Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas, 2023), obtenido el 27/04/2023 de <https://www.facpce.org.ar/ajustes/>.
- Contabilidad administrativa 13A (Horngren - Sundem - Stratton, 2007) obtenido el 19/05/2023 de <https://acortar.link/LbDOnj>.
- Descripción organizacional y flota interviniente (American Airlines, 2023), obtenido el 04/04/2023 de <https://acortar.link/F0noMJ>.
- Descripción organizacional y flota interviniente (FlyBondi, 2023), obtenido el 04/04/2023 de <https://flybondi.com/ar/sobre-nosotros/>.
- Descripción organizacional y flota interviniente (Gol Linhas Aéreas, 2023), obtenido el 04/04/2023 de <https://www.voegol.com.br/es-ar/sobre-gol>.
- Descripción organizacional y flota interviniente (LATAM Airlines, 2023), obtenido el 04/04/2023 de <https://www.latamairlines.com/ar/es/sobre-latam>.
- Descripción organizacional y régimen impositivo (Portal oficial del estado argentino, 22/03/2023) <https://acortar.link/XAMDCw>.
- Dirección de marketing 12 (Kotler - Keller, 2006) obtenido el 19/05/2023 de <https://acortar.link/Wui6oo>.
- El ejecutivo eficaz (Drucker, 1989) obtenido el 19/05/2023 de <https://acortar.link/Fu3Owu>.
- Estados Contables (Aerolíneas Argentinas, 2017), obtenido el 04/04/2023 de <https://acortar.link/Uhfotf>.

Estados Contables (Aerolíneas Argentinas, 2018), obtenido el 04/04/2023 de <https://acortar.link/rKFheS>.

Estados Contables (Aerolíneas Argentinas, 2019), obtenido el 04/04/2023 de <https://acortar.link/DWoq2T>.

Estados Contables (Aerolíneas Argentinas, 2020), obtenido el 04/04/2023 de <https://acortar.link/p681rM>.

Estados Contables (Aerolíneas Argentinas, 2021), obtenido el 04/04/2023 de <https://acortar.link/zbwsad>.

Estatuto de Aerolíneas Argentinas (Aerolíneas Argentinas, 1990) obtenido el 28/03/2023 de <https://acortar.link/KrubCM>.

Finanzas corporativas 9 (Ross – Westerfield – Jaffe, 2009) obtenido el 19/05/2023 de <https://acortar.link/OiPIYx>.

Finanzas corporativas 2 (Ehrhardt - Brigham, 2010) obtenido el 19/05/2023 de <https://acortar.link/IMwRhy>.

Inflación 2021 (INDEC, 2023), obtenido el 06/04/2023 de <https://www.indec.gob.ar/>.

LAN vs Aerolíneas Argentinas: La lucha por el mercado (Juri, 2017) obtenido el 15/05/2023 de <https://acortar.link/3NZQqr>.

Legajo impositivo (Aerolíneas Argentinas, 2023), obtenido el 06/04/2023 de <https://acortar.link/FSmBpE>.

Régimen impositivo de Aerolíneas Argentinas (AFIP, 2023) obtenido el 27/04/2023 de <https://www.afip.gob.ar/landing/default.asp>.

Ser competitivo 9 (Porter, 2009) obtenido el 19/05/2023 de <https://acortar.link/0k7UyP>.