

La Contabilidad de Gestión en el Sector del Transporte Aéreo. Comparación de una Compañía Tradicional con una Compañía de Bajo Coste.

Raquel Álvarez García

Tutora académica: Beatriz García Cornejo

18 de Junio de 2013

Dña. Beatriz García Cornejo, Profesora Titular del Departamento de Contabilidad de la Universidad de Oviedo, en calidad de Tutora del trabajo fin de Máster que aquí se presenta, informa que:

Dña. Raquel Álvarez García, alumna del Máster en Sistemas de Información y Análisis Contable durante el curso 2012-2013, ha realizado bajo mi dirección el trabajo fin de máster titulado *“La Contabilidad de Gestión en el Sector del Transporte Aéreo. Comparación de una Compañía Tradicional con una Compañía de Bajo Coste”*, con el rigor y calidad suficientes para ser presentado y defendido ante el correspondiente Tribunal.

Y para que conste a los efectos oportunos, expido la presente en Oviedo, a 7 de junio de 2013,

Fdo.: Dña. Raquel Álvarez García

Fdo.: Dña. Beatriz García Cornejo

La Contabilidad de Gestión en el Sector del Transporte Aéreo. Comparación de una Compañía Tradicional con una Compañía de Bajo Coste.

Raquel Álvarez García

Tutora académica: Beatriz García Cornejo

18 de Junio de 2013

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
2. EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA	7
2.1. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR	7
2.2. COMPARATIVA DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES Y DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE	8
2.3. EVOLUCIÓN DE UNA COMPAÑÍA TRADICIONAL: IBERIA	9
2.4. EVOLUCIÓN DE UNA COMPAÑÍA DE BAJO COSTE: VUELING ...	11
3. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS CUENTAS ANUALES DE IBERIA Y VUELING	12
3.1. COMPARACIÓN DE LOS BALANCES	12
3.2. COMPARACIÓN DE LAS CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS.....	19
3.3. COMPARACIÓN DE LOS RATIOS DE RENTABILIDAD, SOLVENCIA Y ENDEUDAMIENTO	23
4. LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO	27
4.1. SISTEMAS DE COSTES	27
4.2. EL CUADRO DE MANDO INTEGRAL	35
5. CONCLUSIONES	38
6. BIBLIOGRAFÍA	41

1. INTRODUCCIÓN

El sector de las empresas dedicadas al transporte aéreo es una de las actividades que mayor contribución realiza al PIB de nuestro país, aproximadamente un 6%. (INE, 2011).

Desde los inicios de esta actividad hasta 1978 en EE.UU. y, principios de los 90 en Europa, este sector ha estado fuertemente regulado, teniendo un alto apoyo y participación de los gobiernos. Sin embargo, a partir de dichas fechas, el sector sufrió una importante desregulación que dio lugar a una gran competencia entre las compañías existentes, lo que ha favorecido a los clientes ya que las tarifas aéreas se han visto reducidas (Ginieis *et al.*, 2012).

Esta desregulación y liberalización han traído un importante cambio al sector, ya que se han eliminado restricciones sobre las tarifas y, además, se han producido cambios tanto normativos como legislativos que han favorecido la aparición de nuevas compañías de bajo coste, lo que ha implicado un aumento de la competencia de las compañías tradicionales ya que estas compañías de bajo coste se han implantado en todo el mundo. Por este motivo, las compañías tradicionales se han visto obligadas a reformarse para adaptarse a la situación actual, teniendo que modificar sus tarifas, servicios a bordo y su estructura de costes para seguir siendo competitivas.

Las compañías de bajo coste han aumentado notablemente su cuota de mercado, pasando de un 5% en 1990 a aproximadamente el 25% en 2004. Este tipo de aerolíneas tuvo su inicio en EEUU con la compañía aérea Southwest Airlines, que posteriormente fue imitada por otras como AirTran, JetBlue y WestJet. En los mercados de Europa, Asia y Australia, estas compañías están en la actualidad en expansión. En Europa, las compañías de bajo coste más importantes son la irlandesa Ryanair, fundada en 1985, y la inglesa EasyJet, que comenzó a operar en 1985.

Así pues, teniendo en cuenta los diferentes tipos de compañías aéreas existentes según el tipo de estrategia que aplican, entre las cuales se encuentra la basada en la minimización de costes, los objetivos de este trabajo consisten en:

- Tratar de caracterizar o establecer un perfil de las compañías de bajo coste frente a las tradicionales, a partir del análisis de las Cuentas Anuales de ambos tipos de compañías. Para ello se han tomado como referencia dos sociedades españolas: Iberia y Vueling.
- Hacer una revisión de los sistemas de costes, indicadores y cuadros de mando que apoyan el proceso de toma de decisiones en este tipo de

empresas. Es decir, se trata de revisar las principales cuestiones del sector de transporte aéreo en materia de Contabilidad de Gestión.

El resto del trabajo se estructura como sigue:

En el siguiente apartado se estudiará la situación actual del sector, una comparativa de las compañías tradicionales frente a las de bajo coste, así como la evolución de la compañía tradicional Iberia, y la evolución de la compañía de bajo coste Vueling.

A continuación se realizará un análisis comparativo de las cuentas anuales de ambas compañías.

En el cuarto apartado, el estudio se centrará en la Contabilidad de Gestión en el sector del transporte aéreo, donde se analizarán tanto los sistemas de costes existentes como el cuadro de mando integral.

Finalmente, se exponen las conclusiones a modo de resumen del estudio realizado.

Por último, reconocer que asumo la responsabilidad de cualquier error en los datos o en los cálculos realizados a lo largo de este estudio.

2. EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA

2.1. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR

Según el Ministerio de Fomento (2013), en 2012 se han producido alrededor de 1.664.232 vuelos en España, (considerando tanto llegadas como salidas en nuestro país), de los cuales 736.089 vuelos tuvieron lugar entre aeropuertos nacionales. En los años 2007 y 2008 el número de vuelos que tenían lugar en España, superaba los 2 millones, disminuyendo en los últimos años. El movimiento de pasajeros en aeropuertos españoles en 2012 fue de 193.169.018, que también ha disminuido respecto a los años 2007 y 2008, años en los que se superaban los 200 millones de pasajeros transportados. Por último, el transporte de mercancías fue de 625.467.023 toneladas, que ha aumentado respecto a 2007 y 2008, época en la que se transportaban alrededor de 607 millones de toneladas.

En cuanto a los destinos más relevantes desde aeropuertos españoles, la principal ruta es entre Madrid y Barcelona, que transporta unos 3 millones de pasajeros al año aproximadamente. También tienen gran importancia los vuelos a otras capitales europeas, y entre la península y las islas españolas.

En relación a los aeropuertos españoles más importantes se encuentran Madrid-Barajas, siendo en 2012 el decimoquinto más importante a nivel mundial y el quinto a nivel europeo por tráfico de pasajeros. El noveno a nivel europeo fue el de Barcelona. En España, además de los aeropuertos anteriormente mencionados, tienen gran relevancia los de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Gran Canaria.

En 2012 las principales compañías que operan en España transportaron un 3,3% de pasajeros menos que en 2011, transportando las compañías españolas un 31% del tráfico total. Cada vez cobran más relevancia las compañías de bajo coste, que han aumentado su cuota un 5,6% respecto al ejercicio anterior, mientras que las compañías tradicionales han visto disminuir su cuota de mercado.

Dentro del ranking de las principales compañías que operan en nuestro país, la que mayor porcentaje de pasajeros transportó en 2012 fue Ryanair (compañía de bajo coste, un 28,9%), seguida por Iberia (15,3%), y en tercer lugar encontramos a Vueling (bajo coste, 13,7%). Entre las quince compañías que se encuentran primeras en el ranking, se reparten el 75,2% del transporte de pasajeros, de las cuales 4 son compañías españolas (Iberia, Vueling, Air Europa y Air Nostrum), y se encuentran entre la segunda y séptima posición.

2.2. COMPARATIVA DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES Y LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE

COMPAÑÍAS TRADICIONALES	COMPAÑÍAS LOW COST
Ejemplo: Iberia	Ejemplo: Vueling
PRINCIPALES DIFERENCIAS	
Estructura de red: Existe un aeropuerto hub desde el que se vuela a otros aeropuertos conectados con el principal, lo que permite maximizar sus servicios.	Estructura de punto a punto: Las compañías vuelan desde cualquier aeropuerto a cualquier otro, buscando una elevada frecuencia de vuelos.
Gran variedad de aviones en la flota.	Poca variedad de aviones en la flota, lo que implica mayor productividad.
Utilización de aeropuertos principales, que suelen ser grandes en ciudades muy importantes.	Utilización de aeropuertos secundarios, que tienden a ser pequeños, lo que supone cierta ineficiencia al usar los aeropuertos por debajo de su capacidad.
Tiempo de escala largo, unos 45 minutos por el enorme tráfico existente en los aeropuertos utilizados.	Tiempo de escala corto, unos 25 minutos, lo que implica mayor uso del avión.
La mayor parte de la venta se realiza por medio de agencias de viaje.	La mayor parte de la venta tiene lugar utilizando Internet.
Reserva de asientos y diferenciación de clases a bordo, lo que implica menor número de asientos disponibles.	No se reservan asientos, lo que puede dar lugar a overbooking, y no diferencia clases por lo que hay mayor número de asientos aprovechables.
Permite facturar equipaje (1 o 2 maletas).	La facturación supone un coste adicional.
Diferentes servicios a bordo gratuitos: prensa, catering, películas (incluido en el precio del billete).	Servicios a bordo como prensa, catering, reserva de asientos, suponen un coste adicional.
Costes más elevados por la variedad de productos existentes.	Costes menores porque tanto los productos como los procesos realizados por estas compañías son más sencillos.
PRINCIPALES SIMILITUDES	
Los costes más significativos son los costes de combustible y de personal.	
Gran relevancia de los costes derivados de la actividad medioambiental por los grandes impuestos existentes.	
Importancia de la puntualidad y del correcto uso de las ventanas aeroportuarias, ya que ello conlleva reducción de costes.	
El check-in se puede realizar en el mostrador de las compañías, por medio del auto check-in o llevando impresa la tarjeta de embarque.	
Reducción de costes gracias a la subcontratación de las aeronaves.	

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento y <http://openmultimedia.ie.edu>

2.3. EVOLUCIÓN DE UNA COMPAÑÍA TRADICIONAL: IBERIA

- **Del 1927 a 1948: El inicio de Iberia**

Iberia fue fundada el 28 de junio de 1927 por Horacio Echeberrieta en Madrid. Sus primeras rutas fueron entre diversas ciudades españolas, las islas Canarias y algún lugar de la costa africana. El primer vuelo comercial fue el 14 de diciembre de 1927 entre Madrid y Barcelona. Esta aerolínea fue la primera en volar comercialmente a América tras la Segunda Guerra Mundial.

En los primeros años de los 40, se amplían destinos a distintas capitales europeas como son Londres, París, Roma y Lisboa, y en América a Buenos Aires y Montevideo. En 1946 se contratan las primeras azafatas, que comienzan su trabajo en el vuelo que une Europa con América.

- **A partir de 1949: La expansión de Iberia**

En agosto de 1954 tiene lugar el primer vuelo a Nueva York, lo que supone el comienzo de la ruta con el Atlántico Norte. Además, continúa con la actividad de la correspondencia aérea, única compañía que se dedicaba a ello en España.

A partir de 1960 se comienzan a utilizar los reactores en lugar de los tradicionales aviones de hélice. En mayo de 1961 se entregan en California los tres primeros reactores DC-8 de la compañía. También se asume el servicio de handling en todos los aeropuertos españoles. En octubre de 1970, llega a España el primer Boeing B-747, popularmente conocido como Jumbo.

En 1970, la compañía llega a nuevos destinos como Estambul, Atenas o Kuwait entre otros. Comienza a priorizarse la atención al cliente. En 1974 se crea Inforiberia, hoy Serviberia que permite a los clientes realizar consultas telefónicas 24 horas al día. Aparecen los “chaquetas rojas” cuya misión era ayudar a personas con necesidades específicas o niños viajando solos. En ese año, se crea el primer puente aéreo que permite viajar sin reservas y poder desplazarse entre Madrid y Barcelona en ese mismo día.

A partir de 1980 se crean los primeros consorcios para realizar mantenimiento, búsqueda y reserva de billetes. En 1982 se realiza la primera Gran Parada, que consiste en desmontar todo el avión, repararlo y volver a montarlo tras su limpieza y posible reparación. En 1985 inicia sus servicios la primera mujer piloto de la compañía. En 1987 se funda Amadeus entre cuatro empresas europeas cuya misión es facilitar información de horarios, tarifas, reservas a las agencias de viajes y a los clientes.

- **A partir de 1990: Desregulación del sector en Europa**

En esta década, se liberaliza el transporte aéreo. En 1991 nace Iberia Plus, un programa de fidelización a los clientes. En 1992, es el transportista oficial para los juegos olímpicos. En 1996 se crea la página web de Iberia y es líder de ventas por este sistema. En 1999 se integra en la alianza Oneworld, esto facilita a las diversas compañías llegar a unos 600 destinos en total.

Al principio del milenio, Iberia presta gran atención además de a la rentabilidad, al compromiso con la sociedad y la protección del medio ambiente. El 3 de abril de 2001 sale a bolsa, y deja de ser propiedad del estado español. En el 2006 traslada todas sus operaciones a la T-4. En ese año funda la compañía de bajo coste Clickair. En 2009 esta última se fusiona con Vueling, creando Vueling, compañía de la que Iberia posee aproximadamente el 46%. A finales de ese año, Iberia y British Airways firman un acuerdo para una futura fusión, acuerdo que es aprobado por la Unión Europea en 2010 para poner en marcha un Acuerdo de Negocio Conjunto para sus vuelos del Atlántico.

En enero de 2011, Iberia y British Airways se fusionan y forman el holding IAG, registrado en España y cotizan tanto en la bolsa de Londres, como en las bolsas españolas. Su principal negocio es el transporte (pasajeros y carga), mantenimiento de aviones y asistencia a aeropuertos (handling). En la actualidad, aunque British Airways tiene beneficios, Iberia está en números rojos, y prevé disminuir su personal así como eliminar ciertas rutas, lo que refleja la gran problemática que está teniendo esta compañía. Antonio Vázquez es desde 2009 el presidente de Iberia, y desde 2011 del holding IAG. En la actualidad, Iberia tiene previsto un Plan de Transformación que prevé cumplir antes de 2015 para mejorar su situación actual.

2.4. EVOLUCIÓN DE UNA COMPAÑÍA DE BAJO COSTE: VUELING

- **Del 2004 al 2007: Los inicios de Vueling**

La aerolínea de bajo coste Vueling Airlines fue constituida en febrero de 2004 en el Prat de Llobregat en Barcelona, siendo su presidente Josep Miquel Abad. Su primer vuelo tiene lugar en julio de ese año, entre Barcelona e Ibiza. Tiene una frecuencia de vuelo diaria entre El Prat y París, Bruselas, Palma de Mallorca e Ibiza.

En 2005 abre su segunda base en Barajas, desde donde comenzará a volar a Roma y a otros destinos. En 2006 esta compañía sale por primera vez a la Bolsa española. En 2007 Josep Piqué es nombrado nuevo presidente de la compañía. Además abre su tercera base en Sevilla. En este año, los resultados se han visto muy disminuidos debido a las bajas tarifas existentes y al encarecimiento del petróleo.

- **Del 2008 – Actualidad: Consolidación**

A principios de 2008 Vueling comienza a pactar con Clickair para fusionarse y convertirse en una de las principales aerolíneas españolas de bajo coste. En ese año se reduce su flota de aviones, y se obtienen beneficios gracias a los créditos fiscales.

En julio de 2009 se produce finalmente la fusión entre ambas aerolíneas, desaparece la marca Clickair y ambas están registradas bajo la denominación de Vueling. Ambas sociedades se ven obligadas a realizar esta operación por el elevado precio del petróleo que dificulta mucho su rentabilidad. Iberia ejerce el control de esta nueva compañía al ser la poseedora de casi el 46% de sus acciones.

En 2010, tras la fusión producida en el ejercicio anterior, el resultado de esta empresa mejora mucho, y abre una nueva base en Toulouse con el fin de lograr con la internacionalización, una mayor competitividad frente a otras compañías de bajo coste. Abre una nueva base en Ámsterdam. En 2011, Iberia cede parte de sus rutas a Vueling, lo que permite a ambas aerolíneas obtener una mayor rentabilidad, y un abaratamiento de sus costes. En este año, Vueling aumenta el número de aviones de su flota y aumenta el empleo, pese a la crisis que está afectando a toda la sociedad. En 2012, Toulouse ya no cuenta entre sus bases de operaciones, ocupando su lugar una nueva base en Roma, además de las diez bases nacionales que tiene en la actualidad. Se espera que en 2013 la compañía abra su tercera base internacional en Florencia.

3. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS CUENTAS ANUALES DE IBERIA Y VUELING

3.1. COMPARACIÓN DE LOS BALANCES

Balance de Iberia (miles de €)

Balance Iberia	2011	%	2010	%	2009	%	2008	%
Activo no corriente	3.014.000	54,2	3.020.118	50,8	2.338.000	46,5	2.438.000	43,4
Inmovilizado intangible	43.000	0,7	45.927	0,7	50.000	1	53.000	0,9
Inmovilizado material	1.274.000	22,9	1.117.532	18,8	1.031.000	20,5	1.111.000	19,7
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l/p	517.000	9,3	132.310	2,2	130.000	2,6	44.000	0,8
Inversiones financieras a largo plazo	540.000	9,7	1.118.852	18,8	490.000	10	635.000	11,3
Activos por impuesto diferido	640.000	11,5	605.497	10,2	637.000	12,7	595.000	10,6
Activo corriente	2.540.000	45,7	2.922.655	49,1	2.682.000	53,4	3.176.000	56,5
Existencias	236.000	4,2	214.840	3,6	215.000	4,2	224.000	3,9
Deudores comerciales	720.000	12,9	556.988	9,3	480.000	9,5	589.000	10,4
Inversiones financieras c/p	316.000	5,7	1.274.089	21,4	1.085.000	21,6	1.748.000	31,1
Periodificaciones a c/p	12.000	0,2	11.569	0,2	10.000	0,2	13.000	0,2
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.256.000	22,6	857.050	14,4	873.000	17,3	581.000	10,3
Total activo	5.554.000	100	5.942.773	100	5.020.000	100	5.614.000	100
Patrimonio Neto	1.890.000	34	2.062.154	34,7	1.504.000	29,9	1.525.000	27,1
Fondos propios	1.568.000	28,2	1.631.866	27,5	1.576.000	31,4	1.882.000	33,5
Ajustes por cambio de valor	332.000	6	430.288	7,2	-72.000	-1,4	-357.000	-6,4
Pasivo no corriente	1.695.000	30,5	1.973.784	33,2	1.758.000	35	1.791.000	31,9
Provisiones a l/p	1.008.000	18,1	1.154.104	19,4	1.235.000	24,6	1.309.000	23,3
Deudas a l/p	315.000	5,7	418.434	7	301.000	6	403.000	7,2
Pasivo por impuesto diferido	144.000	2,6	190.891	3,2	7.000	0,1	1.000	0,01
Periodificaciones a l/p	195.000	3,5	210.355	3,5	215.000	4,3	78.000	1,4
Pasivo corriente	1.969.000	35,5	1.906.835	32,1	1.758.000	35	2.298.000	40,9
Deudas a c/p	173.000	3,1	248.619	4,2	295.000	5,9	639.000	11,4
Deudas con empresas del grupo y asociadas a c/p	10.000	0,2	10.705	0,2	10.000	0,2	9.000	0,2
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	1.610.000	29	1.646.536	27,7	1.452.000	28,9	1.637.000	29,2
Periodificaciones a c/p	4.000	0,1	975	0,01	1.000	0,01	13.000	0,2
Total patrimonio neto y pasivo	5.554.000	100	5.942.773	100	5.020.000	100	5.614.000	100

Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales

Balance de Vueling (miles de €)

Balance Vueling	2011	%	2010	%	2009	%	2008	%
Activo no corriente	239.917	40	229.485	44,9	234.564	55,4	84.019	57,1
Inmovilizado intangible	64.675	10,8	61.931	12,1	61.084	14,4	7.809	5,3
Inmovilizado material	2.928	0,5	6.154	1,2	8.550	2	3.534	2,4
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a l/p	0	0	0	0	0	0	0	0
Inversiones financieras a largo plazo	115.417	19,2	102.525	20,1	85.640	20,2	24.838	16,9
Activos por impuesto diferido	56.897	9,5	58.875	11,5	79.290	18,7	47.838	32,5
Activo corriente	360.495	60	281.761	55,1	189.071	44,6	63.165	42,9
Existencias	353	0,1	170	0,04	170	0,04	2.170	1,5
Deudores comerciales	47.188	7,9	31.678	6,2	33.628	7,9	13.753	9,3
Inversiones financieras c/p	290.896	48,4	208.808	40,8	27.807	6,6	22.115	15
Periodificaciones a c/p	7.111	1,2	5.133	1	6.184	1,5	4.269	2,9
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	14.947	2,5	35.972	7	121.282	28,6	20.858	14,2
Total activo	600.412	100	511.246	100	423.635	100	147.184	100
Patrimonio Neto	241.507	40,2	199.376	39	147.360	34,8	46.154	31,4
Fondos propios	202.645	33,8	192.262	37,6	146.268	34,5	37.898	25,7
Ajustes por cambio de valor	38.835	6,5	6.705	1,3	178	0,04	5.862	4
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	27	0,04	409	0,1	914	0,2	2.394	1,6
Pasivo no corriente	180.335	30	143.889	28,1	127.730	30,2	21.777	14,8
Provisiones a l/p	151.996	25,3	129.848	25,4	111.825	26,4	21.001	14,3
Deudas a l/p	0	0	0	0	2.570	0,6	0	0
Pasivo por impuesto diferido	28.339	4,7	14.041	2,7	13.335	3,1	776	0,5
Periodificaciones a l/p	0	0	0	0	0	0	0	0
Pasivo corriente	178.570	29,7	167.981	32,9	148.545	35,1	79.253	53,8
Deudas a c/p	4.541	0,8	25.138	4,9	14.918	3,5	2.338	1,6
Deudas con empresas del grupo y asociadas a c/p	32.769	5,5	21.435	4,2	10.641	2,5	0	0
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	101.715	16,9	87.608	17,1	87.348	20,6	59.694	40,6
Periodificaciones a c/p	39.545	6,6	33.800	6,6	35.638	8,4	17.221	11,7
Total patrimonio neto y pasivo	600.412	100	511.246	100	423.635	100	147.184	100

Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales

A continuación se realiza un análisis comparativo de los balances.

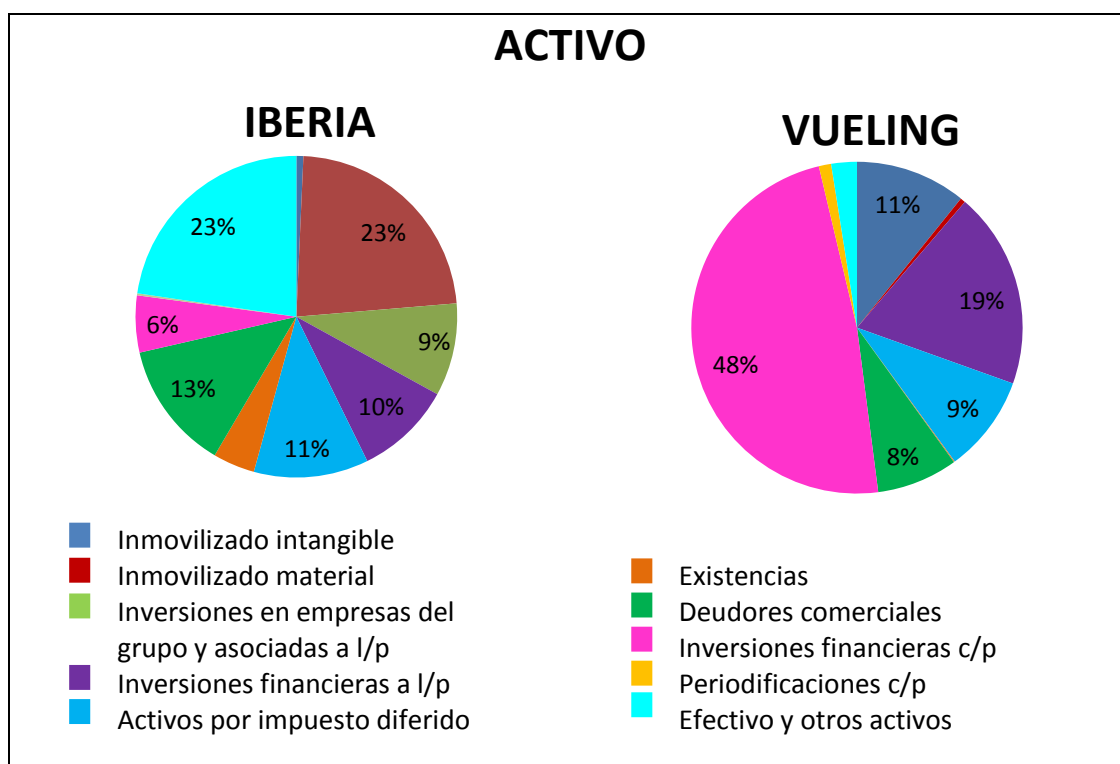
- **Activo:**

El **activo no corriente** es superior en Iberia que en Vueling, incrementándose éste del 43% al 54% de 2008 a 2011 en Iberia, y disminuyendo en Vueling del 57% al 40% en este mismo periodo. En 2011, en la primera de ambas compañías la partida más significativa es el inmovilizado material que sigue igual tendencia que el activo no corriente, mientras que en Vueling tiene muy poca relevancia. Esto se debe a que aunque ambas compañías recurren tanto al arrendamiento financiero como al operativo para utilizar las aeronaves, en el caso de Iberia, también posee algún avión en propiedad, lo que hace que el valor de su inmovilizado material sea muy significativo. Por el contrario, Vueling solo utiliza naves arrendadas, no tienen ninguna en propiedad. Lo que logran ambas compañías al subarrendar los aviones es flexibilizar sus costes, ya que las amortizaciones derivadas de la flota van a ser muy pequeñas o nulas. Además, Iberia posee terrenos y construcciones e inmovilizado en curso, que hace que el inmovilizado material también se incremente por esta razón. Esto supone otra diferencia relevante con la otra compañía, ya que Vueling no tiene en su inmovilizado ninguno de dichos elementos.

En el caso de Vueling, la partida más importante son las inversiones financieras a largo plazo, donde se encuentran los anticipos por arrendamiento de las aeronaves, seguida del inmovilizado intangible, que han aumentado en el periodo considerado. Que este último haya aumentado y sea superior en Vueling que en Iberia se debe a que, en 2009 se produjo la fusión entre Vueling y Clickair, año a partir del cual esta partida cobra mayor relevancia. De esta situación se derivó la aparición de un fondo de comercio, que es el exceso entre el coste de la combinación de negocios y el valor de los activos identificables adquiridos menos los pasivos asumidos en la fecha de adquisición, siempre que esta combinación haya tenido lugar de forma onerosa. Esta fusión también incrementó los slots de Vueling, que son la ventana horaria de aterrizaje y despegue que tiene una aerolínea para un vuelo, día y hora, incluyendo la ubicación física para la carga y descarga del avión. Ambas partidas no se amortizan, sino que al final del año se las somete a un test de deterioro, registrándose si es necesario una corrección valorativa.

El **activo corriente**, comparando ambas compañías, en la primera de ellas, disminuye en los años considerados, y en Vueling cobra relevancia. La partida más significativa, para ambas compañías, hasta 2010 es la de inversiones financieras a corto plazo, en 2011 para Vueling continua siendo la más importante creciendo año tras año, lo que se debe a la inversión de los flujos positivos de tesorería que ha ido

generando en los años considerados, llegando a suponer en este último año un 48% del total del activo de la compañía. En Iberia esta partida va disminuyendo, en ella se recogen inversiones en activos de gran liquidez e inversiones en productos financieros, como depósitos, imposiciones a plazo fijo y pagarés de los que se busca obtener una rentabilidad de mercado, así como derivados que se utilizan para cubrirse frente a diversos riesgos que pueden afectar a la empresa, como son las oscilaciones en los tipos de cambio, en el precio del petróleo o los tipos de interés. En 2011 es el efectivo y otros activos líquidos equivalentes la partida más relevante, alcanzando el 22% del activo. Para ambas compañías es importante indicar el escaso peso que tienen las existencias, esto se debe a que en esta partida se hace referencia a repuestos para las aeronaves, elementos para mantenimiento o combustible, por lo que su valor es pequeño. En cuanto a los deudores comerciales, también presentan una cifra no muy elevada, ya que los derechos de cobro que tienen son mínimos, ya que la mayoría de los cobros se realizan en el momento de la compra. Por lo tanto, se observa una diferencia fundamental en la composición del activo corriente en ambas compañías, ya que Iberia tiene gran parte de éste en efectivo y otros activos líquidos, mientras que en Vueling la mayor parte se encuentra en inversiones financieras a corto plazo, de las que es posible obtener una mejor rentabilidad.



Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales

En el gráfico anterior se observa la comparación de las partidas del activo para ambas empresas. Las diferencias entre ellas se han comentado con anterioridad, cabe

destacar la diferencia existente en la composición del activo. En Iberia comprobamos que el mayor peso lo tiene el inmovilizado material, donde se recoge el valor de las aeronaves que posee, mientras que en Vueling la partida más significativa son las inversiones financieras a corto plazo con las que trata de obtener una mayor rentabilidad para el efectivo que posee. Por último cabe destacar la escasa importancia que tienen tanto las existencias como los deudores comerciales en ambos casos.

- **Patrimonio Neto y Pasivo:**

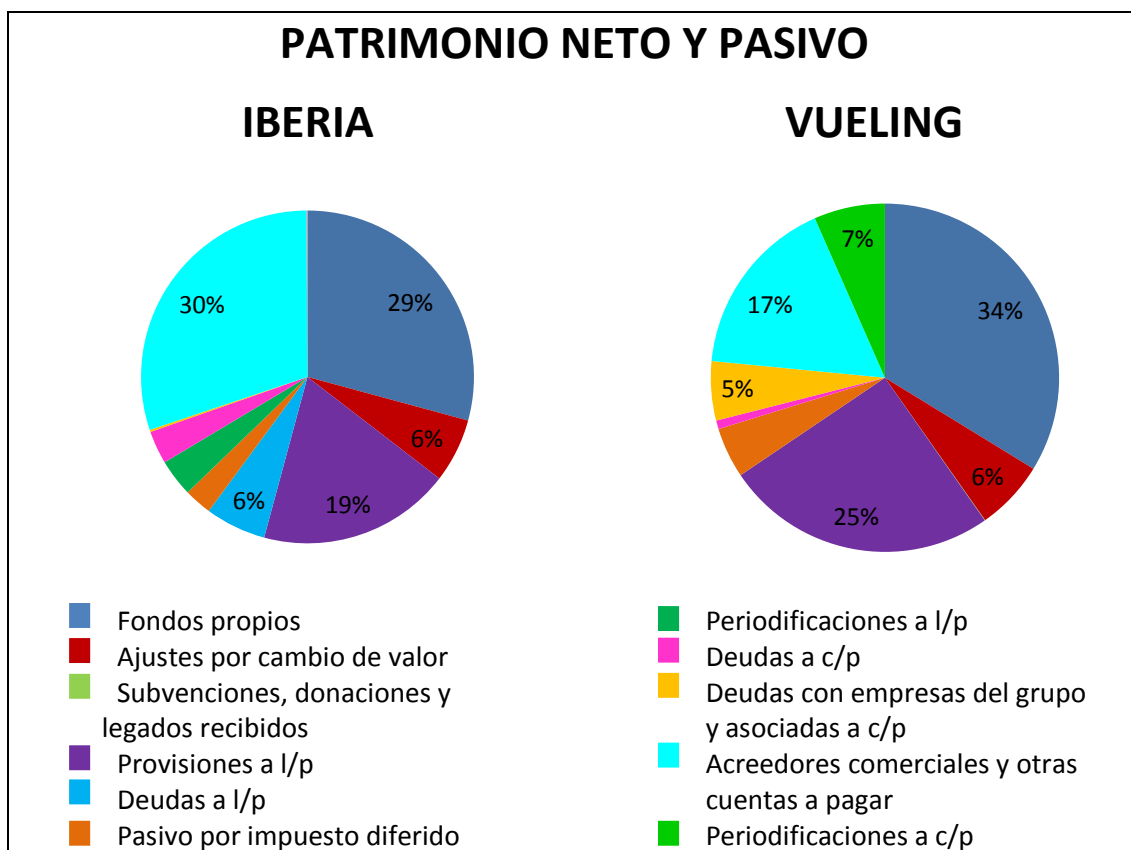
La evolución de las partidas relativas a la financiación de estas compañías es hacia una mayor uniformidad entre las distintas masas patrimoniales. En 2008 el mayor porcentaje de Pasivo y Patrimonio Neto se lo llevaba el pasivo corriente, sin embargo, a partir de 2009 todas las masas reflejan porcentajes bastante similares, en torno al 32%.

En el caso de Iberia, el **patrimonio neto** ha variado en el periodo considerado, disminuyendo en 2009 respecto al año anterior, aumentando en 2010, y disminuyendo en 2011 respecto al 2010. El pasivo no corriente se ha mantenido en cifras bastante similares y, el pasivo corriente ha disminuido en el periodo estudiado, teniendo este sin embargo la mayor relevancia, alcanzando aproximadamente el 35% del total de patrimonio neto y pasivo, siendo la partida más significativa la de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.

En Vueling, el patrimonio neto ha aumentado notablemente en el periodo estudiado. La partida de fondos propios, que es la que representa un mayor porcentaje del patrimonio neto y pasivo, ha aumentado considerablemente, esto puede deberse por ejemplo a que las reservas que tenía dotadas han crecido mucho en estos años, y también se debe mencionar la disminución que han sufrido los resultados negativos de ejercicios anteriores. Siguiendo la Ley de Sociedades Anónimas es obligatorio dotar la reserva legal con el 10% del beneficio del ejercicio, hasta que esta reserva alcance el 20% del capital social. Además, atendiendo a la Ley de Sociedades de Capital, en la distribución de resultado, se debe dotar una reserva indisponible que cubra el fondo de comercio del activo, dotando cada año al menos el 5% del importe del fondo. El pasivo no corriente también ha aumentado en 2011 respecto a 2008. En este caso, el pasivo corriente ha seguido una evolución muy similar a las partidas anteriores, aumentando en los años considerados.

En el **pasivo no corriente** tienen gran importancia las provisiones, que muestran cifras bastante elevadas. En el caso de Iberia, la más importante son las provisiones para el personal, que han disminuido un poco en el tiempo considerando. En estas provisiones se incluye el importe estimado para la retribución futura del colectivo de tripulantes piloto en situación de reserva (entre 60 y 65 años), su dotación ha disminuido ya que existe la opción de que sigan en activo, y por lo tanto no es necesario tener dotada una provisión tan elevada. Para Vueling son las provisiones para mantenimiento programado las más relevantes, y cuya cifra se ha visto elevada en este periodo de estudio. En cambio, para ambas compañías las deudas a largo plazo son muy poco significativas, en el caso de Iberia, la mayoría de estas deudas provienen de los arrendamientos financieros de la flota, por lo que no surgen deudas por la compra de las aeronaves, ya que las arrienda. En el caso de Vueling estas deudas provienen de pasivos financieros (derivados y pólizas de crédito), tampoco hay deudas por compra de aviones, ya que no los tiene en propiedad.

En el **pasivo corriente**, la partida más importante son los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, aquí se encuentran las deudas con proveedores comerciales como suministradores de combustibles, repuestos y mantenimiento de aeronaves, que para Iberia han disminuido, pero en Vueling estas deudas se han visto acrecentadas.



En el gráfico anterior, se observa la comparación de las diferentes masas patrimoniales del patrimonio neto y pasivo para las dos compañías. Se comprueba que tanto los fondos propios como las provisiones a largo plazo tienen un mayor peso en Vueling, mientras los acreedores comerciales son más relevantes en el caso de Iberia. También resulta llamativo ver que Iberia está más endeudada que Vueling, ya que tanto la deuda a largo como a corto es superior para la primera de ellas.

3.2. COMPARACIÓN DE LAS CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Cuenta de Pérdidas y Ganancias de Iberia (miles de €)

PYG Iberia	2011	%	2010	%	2009	%	2008	%
Operaciones continuadas								
Importe neto de la cifra de negocios	4.640.000	100	4.558.584	100	4.212.000	100	5.188.000	100
Trabajos realizados por la empresa para su activo	30.000	0,6	11.913	0,3	14.000	0,3	15.000	0,3
Aprovisionamientos	-1.594.000	34,4	-1.342.062	29,4	-1.409.000	33,5	-1.864.000	35,9
Otros ingresos de explotación	167.000	3,6	151.424	3,3	158.000	3,8	233.000	4,5
Gastos de personal	-1.297.000	28	-1.285.871	28,2	-1.339.000	31,8	-1.313.000	25,3
Otros gastos de explotación	-1.928.000	41,6	-1.949.447	42,8	-1.988.000	47,2	-2.133.000	41,1
Amortización del inmovilizado	-171.000	3,7	-173.203	3,8	-175.000	4,2	-198.000	3,8
Excesos de provisiones	57.000	1,2	24.083	0,5	55.000	1,3	44.000	0,8
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-7.000	0,2	-18.386	0,4	-3.000	0,1	24.000	0,5
Resultado de explotación	-103.000	2,2	-34.555	0,8	-475.000	11,3	-4.000	0,1
Ingresos financieros	51.000	1,1	27.327	0,6	64.000	1,5	137.000	2,6
Gastos financieros	-46.000	1	-34.109	0,7	-40.000	0,9	-52.000	1
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-1.000	0,02	-3.575	0,1	4.000	0,1	-28.000	0,5
Diferencias de cambio	0	0	5.201	0,1	-17.000	0,4	-1.000	0
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	1.000	0,02	105.956	2,3	21.000	0,5	-26.000	0,5
Resultado financiero	5.000	0,1	100.800	2,2	32.000	0,8	30.000	0,6
Resultado antes de impuestos	-98.000	2,1	66.245	1,5	-443.000	10,5	26.000	0,5
Impuestos sobre beneficios	36.000	0,8	-3.543	0,1	162.000	3,8	-1.000	0,02
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	-62.000	1,3	62.702	1,4	-281.000	6,7	25.000	0,5
Operaciones interrumpidas	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado del ejercicio	-62.000	1,3	62.702	1,4	-281.000	6,7	25.000	0,5

Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales

Cuenta de Pérdidas y Ganancias de Vueling (miles de €)

PYG Vueling	2011	%	2010	%	2009	%	2008	%
Operaciones continuadas								
Importe neto de la cifra de negocios	856.170	100	789.623	100	597.962	100	437.280	100
Trabajos realizados por la empresa para su activo	391	0,05	587	0,1	0	0	333	0,1
Aprovisionamientos	-253.540	29,6	-183.624	23,3	-105.863	17,7	-152.745	34,9
Otros ingresos de explotación	6.895	0,8	6.304	0,8	5.042	0,8	10.872	2,5
Gastos de personal	-80.817	9,4	-75.036	9,5	-67.094	11,2	-55.612	12,7
Otros gastos de explotación	-511.058	59,7	-471.778	59,7	-381.142	63,7	-275.727	63,1
Amortización del inmovilizado	-6.616	0,8	-5.787	0,7	-4.136	0,7	-2.642	0,6
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-28	0	-203	0,03	-4.540	0,8	0	0
Resultado de explotación	11.397	1,3	60.086	7,6	40.229	6,7	-38.241	8,7
Ingresos financieros	10.344	1,2	3.311	0,4	1.624	0,3	2.44	0,6
Gastos financieros	-3.239	0,4	-1.566	0,2	-211	0,04	0	0
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	0	0	0	0	0	0	0	0
Diferencias de cambio	-3.640	0,4	3.876	0,5	-1.489	0,2	-2.798	0,6
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-28	0	-203	-,03	-4.540	0,8	0	0
Resultado financiero	3.465	0,4	5.621	0,7	-76	0,01	-357	0,1
Resultado antes de impuestos	14.862	1,7	65.707	8,3	40.153	6,7	-38.598	8,8
Impuestos sobre beneficios	-4.479	0,5	-19.712	2,5	-12.376	2,1	47.137	10,8
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	10.383	1,2	45.995	5,8	27.777	4,6	8.539	2
Operaciones interrumpidas	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado del ejercicio	10.383	1,2	45.995	5,8	27.777	4,6	8.539	2

Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales

Al comparar la cuenta de pérdidas y ganancias de ambas aerolíneas podemos llegar a las siguientes conclusiones.

La evolución del importe neto de la cifra de negocios, en el caso de Iberia supuso que en 2009 esta cifra disminuyó respecto a 2008, aumentando

posteriormente hasta 2011, pese a dicho aumento, presenta un importe menor que en el primer ejercicio estudiado. En el caso de Vueling, éste ha aumentado año tras año. Entre los gastos más relevantes, están los gastos de explotación, que incluyen servicios de tráfico aéreo, alquiler de la flota y mantenimiento de ésta entre otros, que en el caso de Iberia han sido menores año tras año, mientras que en Vueling han crecido. Otro de los gastos más relevantes son los de aprovisionamiento, cuyo mayor componente es el de combustible. Este gasto ha aumentado en las dos compañías en el periodo estudiado, ya que el precio del combustible es muy elevado, y además sufre incrementos cada poco tiempo.

En cuanto al resultado de explotación, en el caso de Iberia es negativo para todos los años, obteniéndose los peores resultados en 2009 y 2011. En el caso de Vueling, excepto en el año 2008 que presenta un resultado negativo, el resto es positivo, pese a que en 2011 también ha disminuido.

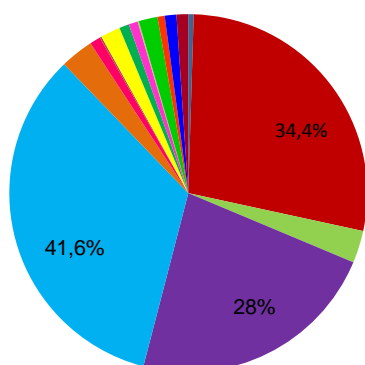
El resultado financiero en Iberia es positivo para todos los ejercicios, siendo el mejor el de 2010, y el menor el de 2011. En Vueling, este resultado fue negativo en 2008 y 2009, y positivo en el resto, alcanzando su máximo en 2010.

En relación con el resultado del ejercicio, en Iberia es negativo en 2011 y en 2009, siendo en este último cuando fue menor, y en el resto de años fue positivo. En el caso de Vueling, este presenta tendencia similar al resultado de explotación, es positivo todos los ejercicios considerados, aumentando de 2008 a 2010, y decreciendo un poco en 2011.

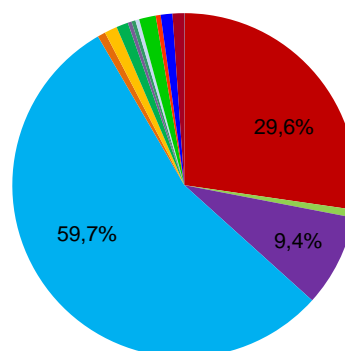
En el gráfico siguiente se puede observar la composición de la cuenta de pérdidas y ganancias de ambas compañías. Lo más relevante para el análisis es la comparación de los costes más significativos para estas empresas en 2011. Se observa que el gasto en combustible supone porcentajes bastante similares para ambas, sin embargo los costes de personal suponen un mayor porcentaje para Iberia, esto se debe a que en esta organización los costes medios de personal son más elevados como se comprueba en la tabla posterior, y hay más personal por pasajero disponible que en Vueling. Por último, el apartado de otros gastos de explotación supone un mayor porcentaje para la segunda de ellas, derivado de la importancia que tienen los costes de arrendamiento así como los costes de asistencia en tierra a pasajeros para esta sociedad. En Iberia, pese a presentar un porcentaje menor, también son los costes de mayor importancia.

PÉRDIDAS Y GANANCIAS

IBERIA



VUELING



- | | |
|---|--|
| ■ Trabajos realizados por la empresa para su activo | ■ Gastos financieros variación del VR en instrumentos financieros |
| ■ Aprovisionamientos | ■ Diferencias de cambio |
| ■ Otros ingresos de explotación | ■ Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros |
| ■ Gastos de personal | ■ Resultado financiero |
| ■ Otros gastos de explotación | ■ Resultados antes de impuestos |
| ■ Amortización del inmovilizado | ■ Impuestos sobre beneficios |
| ■ Excesos de provisiones | ■ Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas |
| ■ Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado | ■ Resultado del ejercicio |
| ■ Resultado de explotación | |
| ■ Ingresos financieros | |

Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales

		2011	2010	2009	2008
Costes de Personal (miles de euros)	Iberia	1.297.000	1.285.871	1.339.000	1.313.000
	Vueling	80.817	75.036	67.094	55.612
Número de trabajadores	Iberia	19.859	19.877	20.435	21.345
	Vueling	1.452	1.317	1.150	1.201
Costes unitario* de personal	Iberia	65.310 €	64.690 €	65.520 €	61.510 €
	Vueling	55.660 €	56.970 €	58.340 €	46.300 €

***Observar que se trata del coste medio para todo el personal, no sólo los pilotos.**

Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales

3.3. COMPARACIÓN DE LOS RATIOS DE RENTABILIDAD, SOLVENCIA Y ENDEUDAMIENTO

En este apartado se van a analizar ratios de rentabilidad, solvencia y endeudamiento, para conocer la situación de las compañías analizadas así como su evolución, en los años considerados, de 2011 a 2008.

	2011	2010	2009	2008
❖ Ratio de solvencia corriente: Activo corriente / Pasivo corriente				
Iberia	1,3	1,5	1,5	1,4
Vueling	2,02	1,7	1,3	0,8
❖ Prueba del ácido: (Activo corriente – Existencias) / Pasivo corriente				
Iberia	1,2	1,4	1,4	1,3
Vueling	2,02	1,7	1,3	0,8
❖ Ratio de tesorería: (Tesorería y equivalente + inversión financiera c/p) / Pasivo corriente				
Iberia	0,8	1,1	1,1	1,01
Vueling	1,7	1,5	1	0,5
❖ Rentabilidad económica o ROI: Beneficio explotación / Activo total				
Iberia	-0,02	-0,005	-0,09	-0,0
Vueling	0,02	0,1	0,09	-0,3
❖ Rotación activo: Ingresos / Activo total medio				
Iberia	0,8%	0,8%	0,8%	-
Vueling	1,5%	1,7%	2,1%	-
❖ Margen de beneficio neto: Beneficio antes de intereses e impuestos / Ingresos				
Iberia	-0,02	0,01	0,1	0,005
Vueling	0,02	0,08	0,07	-0,09
❖ Rentabilidad financiera o ROE: B⁰ neto después de impuestos / Fondos propios medios				
Iberia	-3%	4%	-20%	-
Vueling	5%	30%	30%	-
❖ Ratio de endeudamiento: (Pasivo no corriente + Pasivo corriente) / Patrimonio neto				
Iberia	1,9	1,9	2,3	2,7
Vueling	1,5	1,6	1,9	2,2
❖ EBITDAR: Ingresos de explotación – Gastos de explotación				
Iberia	334.000 € (7,19%)*	466.095 € (11,06%)*	-3.000 € (-0,07%)*	512.000 € (9,87%)*
Vueling	126.827 € (14,81%)*	162.650 € (20,59%)*	125.785 € (21,03%)*	37.228 € (8,51%)*

Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales

* Porcentaje sobre el importe neto de la cifra de negocios

❖ **El Ratio de solvencia corriente:** Con este ratio se pretende medir la capacidad de la empresa para afrontar el pago de sus deudas a corto plazo. En el activo se observa el potencial de liquidez a corto plazo, lo que supone una garantía a los acreedores a corto plazo, frente a la incertidumbre que existe en cuanto a los

cobros o posibles situaciones aleatorias. Cuanto mayor es este ratio, mayor garantía se ofrece a los acreedores.

En Iberia este ratio ha decrecido con el paso de los años, pese a presentar un valor bastante aceptable. En Vueling este ratio pasó en 2008 de un valor insuficiente, a ir creciendo con el paso de años, llegando en 2011 a un valor muy significativo, ya que para cubrir un euro de deuda, la empresa dispone de dos.

- ❖ **Prueba del ácido:** Con este ratio se busca conocer la liquidez inmediata de la empresa. Para ello se resta del activo corriente las existencias, ya que estas son la magnitud menos líquida, puesto que para convertirse en liquidez es necesario venderlas y, posteriormente cobrarlas.

La evolución de este ratio para las empresas estudias, es idéntico que en el caso anterior.

- ❖ **Ratio de tesorería:** En este caso, se pretende conocer únicamente la liquidez inmediata de la empresa, eliminando la incertidumbre de las partidas menos líquidas que hay en el activo corriente.

El progreso de esta magnitud es similar a los casos anteriores, con cifras algo menores pero próximas a la unidad, lo que implica que estas sociedades disponen de un euro de efectivo líquido inmediato para hacer frente a un euro de deuda a corto plazo.

- ❖ **Rentabilidad económica o ROI:** Con este ratio se pretende analizar la rentabilidad del activo independientemente de su financiación. Es un indicador de la eficiencia económica de la empresa. Cuanto mayor sea, mayor productividad se obtiene del activo.

En el caso de Iberia este ratio ha empeorado notablemente con el paso de los años, presentado un valor muy bajo y negativo en todos los años considerados, esto implica que esta sociedad no es eficiente económicamente. Por su parte, Vueling no presenta unos valores muy elevados tampoco, sin embargo no siendo en 2008, el resto de años no presenta cifra negativas, lo que hace ver que esta empresa es más rentable que la anterior.

En el caso de Iberia se observa que no hay un problema de solvencia, sino que el problema es de rentabilidad, lo que se debe a que los costes que tiene la sociedad son demasiado altos para los ingresos que obtiene, por lo tanto esta compañía debería llevar un mejor control de sus costes y productividad, sirviéndose para ello de su Contabilidad de Gestión.

- ❖ **Rotación del activo:** La rotación de los activos nos muestra el porcentaje de ventas por cada unidad monetaria invertida en el activo, es una medida de la efectividad lograda en la utilización de los activos.

En Iberia este porcentaje ha sido constante en todos los años considerados, obteniendo la empresa por cada euro de activo invertido, 0,8 euros de ventas, lo que supone una cifra baja. Para Vueling esta magnitud ha ido descendiendo paulatinamente en los años considerados, obteniendo en 2011 por cada euro invertido, 1,5 euros de ventas.

- ❖ **Margen de beneficio neto:** Es una medida de la efectividad operativa de la empresa. Representa la parte de cada unidad monetaria de ventas que queda para el accionista, una vez cubiertos todos los costes.

Este ratio ha ido decreciendo año tras año para Iberia, presentando en 2011 un valor negativo, lo que se ha debido al mayor endeudamiento que ha ido adquiriendo esta sociedad. En el caso de Vueling este margen, aunque positivo, es muy pequeño.

- ❖ **Rentabilidad financiera o ROE:** Es la rentabilidad obtenida por la empresa para remunerar a los fondos comprometidos en la empresa por los socios (aportaciones y beneficios no distribuidos).

En Iberia este ratio ha disminuido, siendo en 2011 negativo, es decir que la empresa no tiene la capacidad suficiente para remunerar a los fondos comprometidos por sus socios. En Vueling aunque este ratio ha disminuido, sigue siendo, aunque muy pequeño, positivo.

- ❖ **Ratio de endeudamiento:** Es un indicador del nivel de endeudamiento que tiene la empresa en términos relativos. Indica el apalancamiento de la empresa con deuda ajena. Si presenta un valor muy elevado, implica una elevada dependencia de la financiación ajena.

En Iberia este ratio está en torno a 2, lo que implica demasiado sometimiento respecto de la financiación ajena. En Vueling este ratio ha disminuido con los años, estando en 2011 en 1,5, lo que representa que esta empresa tiene un endeudamiento frente a terceros también bastante elevado.

- ❖ **EBITDAR:** (earnings before interests, taxes, depreciation, amortization and rents). Este indicador es el resultado antes de resultados financieros, impuestos, amortizaciones y alquileres. Esta medida es específica de las compañías del transporte aéreo, ya que no incluye por ejemplo las amortizaciones ni el coste de alquiler de la flota, que supone uno de los costes más relevantes en el sector, ya que la mayoría de las compañías recurren a subarrendamientos para reducir sus costes. Para su cálculo, se han tenido en cuenta todos los ingresos de explotación obtenidos por la compañía en el ejercicio, así como todos los gastos de explotación, con la excepción de las amortizaciones y costes derivados del arrendamiento de las aeronaves. El fin que persigue este indicador es el de

determinar el resultado de explotación que ha obtenido la compañía, sin tener en cuenta ni las amortizaciones existentes ni los gastos de alquiler de la flota que han tenido lugar en el ejercicio económico.

Calculando el EBITDAR como porcentaje sobre el importe neto de la cifra de negocios, se observa que el resultado obtenido en Vueling es mejor que el conseguido en Iberia. En ambos casos, este indicador mejoró en 2011 respecto a 2010, sin embargo como se observa en la tabla anterior, la evolución no ha sido idéntica en las dos compañías.

4. LA CONTABILIDAD DE GESTIÓN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO

Anteriormente se ha analizado la información proporcionada por la Contabilidad Financiera, por medio del análisis del Balance y de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias. Esta información por sí sola no es suficiente para los gestores ya que no permite tomar decisiones de explotación, ni conocer la rentabilidad de las distintas líneas de tráfico o negocio existentes en las empresas. Es por lo tanto necesario realizar un estudio de la información proporcionada por la Contabilidad de Gestión para poder tomar decisiones más acertadas y conocer mejor la estructura y organización de la empresa. Para ello se van a analizar principalmente los costes a los que se enfrentan las empresas en el sector aéreo, así como los ingresos que obtienen por medio de la prestación de sus servicios.

4.1. SISTEMAS DE COSTES

❖ Análisis de los costes en las compañías aéreas.

Para gestionar adecuadamente una compañía aérea es necesario tener en cuenta los costes que afrontan estas compañías, donde priman elevados costes fijos y la obtención de beneficios está limitada a la capacidad de las aeronaves. Esto hace que una correcta fijación de precios, así como un uso completo del avión con el fin de obtener márgenes positivos sobre los costes variables, sea prioritario para estas empresas.

Para conocer los costes a los que han de hacer frente estas compañías, se deben analizar los costes y sus objetivos, con el fin de realizar una correcta gestión así como, generar la oferta necesaria para cubrir dichos costes. Para ello es necesario considerar diversos aspectos como son los consumos que tiene la empresa, asignación y distribución de sus costes, y comprobar en que líneas se producen los consumos para conocer los costes totales, ingresos y márgenes que obtienen. Por lo tanto, es necesario conocer la estructura de costes así como la marcha económica de la empresa para gestionarla correctamente. A continuación se realiza una clasificación genérica de los costes a los que hacen frente las compañías aéreas en función del objetivo al que atienden.

Clasificación de los costes en las compañías aéreas

Objetivo	Tipos de coste		Definición	Ejemplos
Tomar decisiones: <ul style="list-style-type: none"> • Hacer/ externalizar. • Añadir/ Eliminar una línea de actividad. • Sustituir inmovilizado etc. 	Evitables		La empresa puede evitarlos llevando a cabo diversas actuaciones.	No realizar un vuelo, reducir frecuencias sobre un destino.
	Hundidos		La empresa no los puede considerar ya que, tome una decisión u otra, van a existir.	Costes de marketing, costes de puesta en marcha de una ruta.
	Diferenciales		Costes a los que una decisión actual les va a afectar en el futuro.	Modificar el servicio a bordo.
	De oportunidad		Costes que una empresa tiene por dedicar sus recursos a una actividad, en vez de dedicarlos a otra.	Costes de dedicar recursos a una actividad en lugar de a otra.
<ul style="list-style-type: none"> • Conocer el impacto de variaciones actividad/ volumen sobre el resultado. • Toma de decisiones a corto plazo. • Cálculo del punto de equilibrio. • Elaboración/ evaluación de presupuestos. 	Fijos	Estructurales	Costes asociados a contratos a largo plazo.	Alquiler, amortización de la flota.
		Discrecionales	Costes que no varían con la actividad pero si dejan un pequeño margen de actuación.	Publicidad, formación.
	Variables		Son los costes que varían en función de la actividad realizada por la empresa, ya sea con la demanda, con la oferta o con ambas.	Combustible, ayudas a la navegación, mantenimiento.
Cálculo del coste y de la rentabilidad por línea de tráfico	Operativos	Directos	Costes relacionados con el avión y/o pasajeros.	Combustible, coste de la aeronave, costes comerciales
		Indirectos	Costes no relacionados directamente con el avión y/o pasajero.	Costes del área de ingeniería de mantenimiento.
	No operativos		Costes no vinculados con la actividad aérea.	Costes financieros.

Fuente: AECA (2011) y elaboración propia

La clasificación más utilizada por las compañías de transporte aéreo es aquella que facilita la toma de decisiones, realizando una clasificación analítica de los costes. Los más relevantes siguiendo esta división son los costes operativos directos, que son aquellos que están vinculados con la actividad aérea, bien sea por su relación con el avión o con los pasajeros. Se presenta un resumen de dichos costes en la siguiente tabla.

Clasificación de los costes operativos directos en las compañías aéreas según el objetivo de cálculo de coste: coste por avión o coste por pasaje

Tipos de coste		Ejemplos	Unidad de referencia para los costes variables
Costes operativos directos al AVIÓN	Fijos	Coste del avión, costes fijos de mantenimiento o tripulación.	
	Variables	Combustible, tasas aeroportuarias, costes variables de mantenimiento, tripulación.	Horas bloque/AKOs Horas bloque/ciclos APA/vuelos
Costes operativos directos al PASAJE	Fijos	Costes fijos comerciales, estructura de atención a pasajeros en escala.	
	Variables	Costes variables comerciales, seguros, costes derivados de indemnizaciones, servicio a bordo.	PAX PAX/PKTs PKTs

Fuente: AECA (2011) y elaboración propia

La unidad de referencia para los costes variables se calcula teniendo en cuenta lo siguiente:

La hora bloque es la duración del vuelo, calculada desde que el avión parte de su estacionamiento de origen, hasta que llega al estacionamiento de destino.

El AKO (Asientos Kilometro Ofrecidos) es la capacidad disponible en el avión, medida en asientos kilometro. La capacidad total es por tanto el número de aviones por el número de asientos de los que dispone cada aeronave y por los kilómetros que ha recorrido el mismo.

El APA (Avión Ponderado Atendido) hace referencia a los aviones atendidos en la actividad de handling, comparando las flotas con una flota estándar que se tomará como base.

PAX hace referencia a los pasajeros que existen.

El PKT (Pasajero por Kilometro Transportado) es la demanda que tiene la compañía, medida en pasajeros por kilometro.

En cuanto a las particularidades de los costes en este sector, cabe resaltar lo siguiente:

El combustible utilizado por las aeronaves es uno de los costes más importantes en el sector. Cuanto mayor es la oferta de vuelos, mayor es el consumo, y por tanto mayor coste. El mayor consumo se produce en el momento del despegue, por lo tanto, cuanto más largo sea el vuelo, menor es el coste por kilometro. Para intentar minimizar este coste, se buscan aeropuertos donde el precio del combustible sea menor.

El coste de mantenimiento tiene un componente fijo, independiente de la utilización, ya que hay procesos que necesitan ser renovados con el paso del tiempo, y otra parte es variable, en función de las horas voladas y los ciclos efectuados, es decir, en base al uso del avión.

El coste de la aeronave es fijo cuando se garantiza un número mínimo de vuelos/horas, es decir, el gasto no se ve influido por la actividad de la empresa, sino que tiene en cuenta el uso real del mismo. Este coste también puede ser variable cuando se realiza un alquiler puro, para unos vuelos determinados, sin incluir una garantía de mínimo de horas o vuelos a realizar.

Los costes de las tripulaciones pueden ser fijos, cuando se refieren por ejemplo a los salarios o a la seguridad social. Y también pueden ser variables cuando por ejemplo son dietas pagadas en función de las horas voladas.

Por último, en relación con el cálculo de costes en estas empresas, es importante hacer una referencia a la clasificación de costes que realiza la OACI (Organización Internacional de la Aviación Civil). La OACI establece una normativa según la cual ha de ser informada, por todas las Compañías aéreas de los costes incurridos en cada mercado. Para que todas las empresas informen de los mismos costes han de rellenar un cuestionario que recoge la clasificación de costes considerada por la OACI. La información recogida es enviada a todas las empresas para que conozcan dichos datos, y puedan analizarlos para estar en ese sentido, en igualdad de condiciones.

❖ **Análisis de los ingresos.**

Por medio de la gestión de ingresos se busca maximizar los beneficios obtenidos por la compañía. Esto se viene haciendo desde que tuvo lugar la desregulación del sector, momento a partir del cual la competencia sufrió un gran aumento.

Para lograr una correcta gestión hay que considerar diversos aspectos como son:

- Elasticidad precio: lo óptimo es tener un precio lo más elevado posible.
- Las compañías de bajo coste buscan la maximización de sus ingresos de punto a punto ya que esa es su forma de operar, sin embargo, las compañías tradicionales lo harán para el conjunto de la red que exploten.
- Maximizar la ocupación no garantiza maximizar los ingresos, deben tratar de vender el mayor número de asientos al mayor precio posible, sin necesidad de que esto implique tener los precios más elevados.

Así mismo, es necesario considerar la relación que lleve a lograr el óptimo entre asientos vendidos y el precio, para obtener el mayor beneficio posible. Para ello hay que tener en cuenta que la capacidad del avión está determinada y no puede variar, la demanda está segmentada y puede fluctuar, el producto puede ser vendido antes de su consumo y además existe discriminación de precios.

Por otra parte, es necesario realizar una correcta gestión de la demanda. Para ello, hay que tener en cuenta los diferentes componentes de la demanda:

- Planificación de la demanda: puesto que se parte de una capacidad fija, es necesario predecir cual va a ser la demanda, para ello se debe tener en cuenta la posible segmentación del mercado por precio. La segmentación principal se hace entre ocio y negocio, ya que se supone que las personas que viajan por ocio, pueden buscar un precio menor, mientras que cuando se viaja por negocio, se precisa un horario concreto. También se ha de considerar en la planificación, el canal de venta utilizado. Y se ha de comparar la información actual con la histórica de la compañía para tratar de predecir la demanda.
- Gestión del inventario (asientos) con el fin de maximizar las ventas. Para ello se deben crear productos para cada segmento de mercado, gestionar diversos descuentos, gestionar excesos de reservas (overbooking), así como tratar de evitar las posibles fluctuaciones negativas.

El éxito de la gestión de la demanda está condicionado por la evolución de los ingresos medios por pasajero y por el uso de la capacidad, es decir, por la venta de asientos al mayor precio posible.

Uno de los aspectos negativos que más pueden afectar a la demanda es el overbooking, que se produce en las compañías tradicionales cuando se aceptan más reservas de asientos de los que realmente están disponibles en el avión. Esta técnica no suele utilizarse en las compañías de low cost ya que no suelen devolver el dinero del servicio. Sin embargo, las compañías tradicionales si lo realizan para tratar de cubrirse frente a posibles contingencias que tengan lugar. En ocasiones el overbooking se produce por pérdida de conexiones o retrasos, que hacen que el pasaje tenga sitios reservados para el vuelo siguiente, y que hace que se necesiten más asientos de los que hay disponibles. Sin embargo, cuando está bien gestionado porque las estimaciones realizadas han sido correctas, aporta mayores beneficios ya que el uso del avión se va a maximizar. Esta práctica está permitida legalmente en casi todo el mundo y en caso de que algún cliente se vea afectado, le van a dar grandes indemnizaciones.

Por otro lado, es necesario conocer la gestión de ingresos que realizan las compañías por operar en el mercado o por operar punto a punto. Una compañía de mercado o hub es aquella que vuela desde un aeropuerto hub, es decir, un aeropuerto centralizado a donde llegan los pasajeros y desde el que se dirigen a otros destinos. Mientras que una compañía punto a punto vuela desde cualquier aeropuerto a cualquier otro, por lo que el número de vuelos que realizan suelen ser mucho más numerosos.

Centrando el análisis en las compañías de mercado, éstas deben maximizar los ingresos que obtienen para el global del mercado, no punto a punto. Por tanto, han de considerarse diversos principios: las plazas están disponibles a distintos precios, lo que se controla con un inventario de asientos que está organizado en función de los ingresos y clases de reservas entre las que se distribuyen las diferentes tarifas. La gestión del inventario se modifica con la demanda esperada para cada clase, que una vez que se alcanza el límite que se había marcado en el inventario se cierra y no hay más disponibilidad a ese precio.

Sin embargo, esto puede verse alterado por políticas que persiguen la fidelización del cliente, desarrollo de nuevos análisis de venta o desarrollo de un mercado origen a un destino en conexión, ampliando los límites que se habían

prefijado en un primer momento. En cualquier caso, una vez establecida la tarifa, lo más importante es predecir la demanda.

Para asignar los asientos por clase hay que considerar la probabilidad de compra de un asiento para cada tarifa, por lo que hay que tener en cuenta las diversas políticas comerciales existentes.

Las limitaciones de control por tramo son iguales para todas las compañías de red. Cuando no hay disponibilidad de un tramo las soluciones existentes son: distribución por jerarquías de precios origen/destino entre las clases de reserva en función del ingreso total de red o utilización de un sistema de disponibilidad para tráfico de conexión, lo que ignora los límites de la clase de reserva si hay plazas en las clases superiores. Esto no resuelve el desplazamiento de punto a punto y a ello hay que añadir la discriminación entre los tráficos de conexión para un mismo tramo.

Para resolver eso se trabaja en la estimación de costes de desplazamiento de la demanda a través de la red. Sin embargo, las posibles soluciones por origen / destino para la demanda aún no están suficientemente desarrolladas ya que la predicción de la demanda es muy difícil puesto que no se dispone de suficiente información histórica y la predicción de los mejores hubs no es totalmente eficaz.

❖ **Cálculo de coste y de rentabilidad por línea de tráfico.**

En compañías aéreas, aunque existen diversos métodos para analizar la rentabilidad obtenida, el análisis más usado puesto que es el más específico para el sector, es aquel que toma en consideración los resultados generados por líneas de tráfico, con el fin de conocer el margen generado por cada una de ellas.

Para saber lo que es una línea de tráfico es necesario conocer varios conceptos muy habituales en este tipo de compañías:

- Tramo: enlace entre dos aeropuertos.
- Sector / subsector: agrupación de tramos teniendo en cuenta la geografía.
- Línea de tráfico: secuencia de tramos que operan con unas condiciones y con un código conjunto. Pueden ser: línea de tráfico simple, con un solo tramo, o compuesta, con dos o más tramos.
- Red / subred: agrupación territorial de las líneas.
- Trayecto: secuencia de tramos que realiza un pasajero con un único billete.
- Mercado / submercado: agrupación geográfica de trayectos.

Es necesario obtener los costes en base a la clasificación de costes operativos directos de forma periódica. Esta información se debe estructurar adecuadamente distinguiendo costes operativos vinculados al avión, y costes vinculados al pasaje, diferenciando a su vez entre fijos y variables, para repartirlos por línea de tráfico.

Con dichos datos se crea la información del fichero en base a horas referenciales, con el fin de calcular el precio unitario de cada línea en función de la producción. El concepto de horas referenciales se debe obtener para:

- Horas bloque por avión y flota.
- Horas empleadas por flota y escala y derechos de aterrizaje.
- Horas de mantenimiento.
- Derechos de aterrizaje y otros servicios de tráfico.
- Servicio a bordo.
- Cálculo de ayudas a la navegación, consumible, handling, etc.
- Estructura y cánones de la escala.
- Comisiones y otros costes comerciales por trayecto.
- Atención al pasajero en escala.

La información más importante que se puede obtener de la información anteriormente obtenida, para cada línea de tráfico, y por tramo y trayecto es:

- Número de asientos ofertados y reales por clase.
- Horas de bloque.
- Número de pasajeros y clase en la que viajan.
- Tiempo de espera: tiempo que transcurre desde que el avión aterriza hasta que puede despegar.
- Horas de vuelo: tiempo que pasa desde que despegamos hasta que aterrizamos.
- Aeropuerto.

Con esta información de horas referenciales, que son un estándar de precios y consumos, y con la información de los costes realmente incurridos, se establecen los precios unitarios, que con el fichero de producción real se asignarán a las líneas de tráfico para conocer el coste real.

4.2. EL CUADRO DE MANDO INTEGRAL

Todas las compañías aéreas suelen realizar cuadros de mando que les ayuden a tomar las mejores decisiones y faciliten el control de la sociedad. Habitualmente realizan un cuadro de mando para la compañía en global, y cuadros de mando para las diferentes áreas en las que operan. Para ello utilizan diferentes indicadores de gestión para los diferentes negocios que la empresa lleve a cabo. Los principales indicadores se presentan a continuación en cuadros para las diversas áreas.

Indicadores de mercado	
Tipo de cambio	Es básico conocer su evolución ya que numerosas operaciones se realizan en moneda distinta a la funcional, y es importante tenerlo en cuenta tanto en los ingresos como en las compras, ya que con el tipo de cambio pueden ganar o perder mucho dinero.
Tipo de interés	Puede afectar a las compañías en función del nivel de endeudamiento que presenten. Para prevenir su posible impacto negativo suelen utilizar instrumentos derivados que cubran el riesgo de la variación del tipo de interés.
Inflación	Afecta sobre todo a los costes, si tienen costes de personal indexados a los tipos de interés.
PIB	La evolución de las compañías suele tener un comportamiento cíclico, igual que la economía, es decir, cuando el PIB aumenta, estas empresas suelen ver incrementada su demanda, sin embargo, si el PIB disminuye, lo hace también su demanda.
Combustible	Supone uno de los mayores costes para este tipo de empresas, por tanto la evolución de su precio es básica para la gestión. Debido a su gran volatilidad, hay muchas compañías que para calcular sus costes de explotación o no lo tienen en cuenta, o lo consideran a un precio constante.

Indicadores económicos derivados de la explotación del negocio	
Área de pasaje	
Parámetros de tráfico	Ingresos de pasaje: total de ingresos obtenidos por transporte de pasajeros.
	Ingreso medio por Pasajero Kilometro Transportado: se utiliza para homogeneizar los ingresos en función de los kilómetros que el pasajero ha sido transportado.
	Ingreso medio por pasajero transportado: ingreso promedio que ha obtenido la empresa por pasajero transportado
	Etapa media transportada: etapa media que han volado los pasajeros.
	Ingreso medio por asiento kilometro ofrecido: ingreso que obtienen por cada asiento que se oferta.
Parámetros de producción	Personal: Información homogeneizada por plantilla equivalente, es decir horas disponibles totales del año en número de personas.
	Flota: utilizan el dato de número de aviones, así como número de horas diarias promedio que el avión opera comercialmente.
Parámetros de productividad	Productividad: relaciona la oferta de pasaje con el personal utilizado.
	Costes de explotación por asiento kilometro ofrecido: es el

	ratio entre la producción realizada por asiento kilometro ofrecido entre los costes de explotación.
Parámetros de costes	Tiene en cuenta los costes más relevantes para estas empresas como son: combustible, repuestos para la flota, material consumible en los servicios a bordo, mantenimiento, gastos comerciales, derechos de tráfico y tasas de navegación, servicio a bordo, sistemas de reservas o personal. Estos costes se analizarán teniendo en cuenta los asiento kilometro ofrecido, las horas bloque o pasajero kilometro transportado en función de cual sea la mejor medida para su estudio y comparación.
Área de carga	
Se pueden usar la mayoría de los parámetros anteriores, relacionándolos con la carga en lugar de con el pasaje. Algunos ejemplos serían:	
Tonelada transportada: toneladas de carga transportada	
Ingreso total carga: ingreso por transporte realizado	
Coeficiente ocupación carga: hay dos restricciones que son peso y volumen, ya que por un lado, un avión solo puede transportar cierto peso, y por otro, aunque pudiera transportar más peso, si el avión está lleno no puede aumentarse su capacidad.	
Área de handling	
Parámetros de ingresos	Datos de ingresos obtenidos por la actividad de handling
Parámetros de productividad	Igual que en el área de pasaje, pero aquí considera solo los costes derivados de la actividad de handling.
Parámetros de calidad	Tiene relación con aspectos como puntualidad de la escala, tiempo de espera en facturación, tiempo de entrega de equipaje, reclamaciones, indemnizaciones...
Área de mantenimiento de aeronaves	
Parámetros de ingresos	Ingresos obtenidos de la actividad de mantenimiento
Parámetros de producción	Para este indicador se tienen en cuenta sobre todo las horas hombre, ya sean directas, como las facturadas a terceros, las subcontratadas o el total de horas hombre que se necesitan en la sociedad.
Parámetros de productividad y coste	Para este indicador es necesario considerar el coste hora hombre que es el coste unitario de mano de obra para cada actividad, revisiones de aviones en función de su periodicidad, revisión de motores o componentes, horas de vuelo, ciclos que son el número de despegues de cada avión, consumo de material aeronáutico y su garantías.

Indicadores económicos y financieros, a partir de las Cuentas Anuales	
Ingresos de explotación	Ingresos derivados de la actividad de transporte y de venta de billetes.
Gastos de explotación	Gastos del ejercicio, sin incluir amortizaciones, ni gastos por alquiler de aviones.
EBITDAR	Resultado antes de intereses, impuestos, amortizaciones y alquileres. Muy habitual en estas empresas por la importancia que tiene el alquiler de la flota.
EBITDA	Resultado antes de intereses, impuestos y amortizaciones.
Resultados financieros	Resultado de ingresos y gastos financieros y de las diferencias de cambio del ejercicio.
Rentabilidad económica	Beneficio antes de intereses e impuestos entre el total del activo. Cuanto mayor sea este ratio, mejor porque mayor es la productividad del activo.

Ratios bursátiles	Se utilizan cuando la empresa cotiza en Bolsa, para saber en qué situación se encuentran las acciones de la misma. Para ello se utilizan ratios como el PER, cuanto más bajo, más baratas serán las acciones. Relación entre el valor de mercado y contable, si es muy elevado, las acciones pueden ser caras. Rentabilidad por dividendo, cuanto más elevado, mejor será invertir en la empresa.
-------------------	---

Indicadores de reservas	
Parámetros de reservas	En estas empresas, es importante conocer la gestión de reservas, con el fin de conocer la demanda que ya se ha realizado, con la oferta prevista, para que en caso de que no toda la demanda cubra la oferta, poder ajustar esta última, con políticas de precio para conseguir vender el mayor número de billetes, y tratar de obtener los mayores ingresos posibles.

Indicadores de calidad	
Parámetros de calidad	Vuelos programados: vuelos que se prevén realizar.
	Vuelos realizados: vuelos que se han realizado.
	Regularidad: vuelos realizados entre vuelos programados. El complementario indica el porcentaje de vuelos cancelados.
	Puntualidad: porcentaje de vuelos que salen en hora o con un retraso mínimo. También se tiene en cuenta la percepción del usuario, para conocer su opinión sobre todo sobre el transporte y el handling. Y el porcentaje de pasajeros denegados a embarque derivado del overbooking.

5. CONCLUSIONES

El presente trabajo revisado los principales ámbitos del sector del transporte aéreo en materia de Contabilidad de Gestión.

Así mismo, de forma exploratoria se han comparado las cuentas anuales de una compañía tradicional, en este caso Iberia, con una de bajo coste, Vueling, con el fin de tratar de caracterizar o establecer el perfil de dichas compañías a partir de su estudio.

De este modo, se pretenden conocer las diferentes características que presentan las compañías tradicionales y las compañías de bajo coste, para ello, el análisis se ha centrado en el análisis de sus cuentas anuales. También se ha realizado una revisión de los principales costes a los que se enfrentan estas empresas, así como el cuadro de mando que se utiliza para la toma de decisiones, con el propósito de aprovechar la información disponible para mejorar la gestión de costes en esas sociedades.

Con la realización de este estudio, se ha podido observar como con la desregulación del sector a partir de los años 80, la competencia se ha visto acrecentada ya que han aparecido numerosas compañías de bajo coste, con tarifas muy económicas, que han hecho que su cuota de mercado haya aumentado mucho desde su aparición.

Con respecto a la comparación de las cuentas anuales, se ha podido comprobar la diferente estructura en el activo del balance de ambas compañías. En Iberia tiene gran relevancia el inmovilizado material, ya que tiene aeronaves en posesión que suponen un gran valor para la empresa. Por el contrario, para Vueling la partida más relevante son las inversiones financieras a largo plazo, donde se recoge el valor de los anticipos de arrendamiento de las aeronaves. También tiene gran importancia en esta empresa el inmovilizado intangible, esto se debe a la fusión que tuvo lugar en 2009 con Clickair, de ello se derivó la aparición de un fondo de comercio, y se incrementaron los slots de Vueling (la ventana horaria de aterrizaje y despegue del que dispone una aerolínea para un determinado vuelo, día y hora, incluyendo la ubicación física para la carga y descarga del avión).

Cabe destacar también que en ambas compañías, tanto el valor de las existencias como el de los deudores comerciales es muy pequeño, ya que apenas tienen existencias en inventario y la mayoría de sus clientes pagan incluso antes de la prestación del servicio, por lo que no se generan derechos de cobro futuros.

En relación con el patrimonio neto y pasivo, su estructura es muy similar para las dos compañías, tienen gran relevancia los fondos propios, debido a la importancia de las reservas que por ley han de dotar las empresas. También son importantes las provisiones a largo plazo. En el caso de Iberia, estas se dotan para el personal, en ellas se incluye el importe estimado para la retribución futura del colectivo de pilotos en situación de reserva (mayores de 60 años). En Vueling, estas provisiones se dotan para el mantenimiento programado de las aeronaves, que suele suponer un importe muy elevado.

Una de las diferencias más importantes en cuanto a la financiación de estas compañías es el nivel de endeudamiento que tienen, que en el caso de Vueling no es muy relevante, pero en el caso de Iberia si lo es. Como se ha podido comprobar, Iberia no presenta problemas aparentes de solvencia, sino que sus mayores problemas vienen derivados de la rentabilidad. Entre otros aspectos, porque sus costes son muy elevados, y no dispone de suficientes ingresos con los que hacerlos frente. Es más, Iberia se ve abocada al fracaso si no es capaz de reducir sus costes en un corto periodo, ya que su situación no es sostenible en el tiempo.

Al analizar la cuenta de Pérdidas y Ganancias, se puede observar que las principales categorías de gastos a los que hacen frente estas sociedades son similares. Entre ellos destacan los derivados del arrendamiento de los aviones, así como los costes de aprovisionamiento, donde se incluye el combustible, y que son elevados por el alto precio del petróleo. Sin embargo, una diferencia significativa la encontramos en los costes de personal, que en Iberia son superiores a los de Vueling, lo que se debe a que la primera empresa paga unos salarios más elevados, siendo superiores incluso que los de la mayoría de las compañías aéreas, esto implica que sus costes sean muy elevados y por lo tanto, muy difíciles de afrontar.

Derivado del análisis de la contabilidad de gestión, cabe destacar la importancia que tiene realizar un buen análisis de los costes, para poder reducir los más relevantes y poder gestionar más adecuadamente las empresas. En este apartado también se ha visto la relevancia que tiene realizar un buen análisis de los ingresos, de tal forma que la demanda se estime de la forma más fiable posible, con el fin de adecuar la oferta y poder obtener el mayor beneficio. Por ello, en este tipo de compañías, tiene gran significado, realizar un fiable análisis de coste y rentabilidad por líneas de tráfico, para promover aquellas que aporten mejores resultados, y plantearse la mejora o eliminación de aquellas rutas que no sean rentables.

Por último, es necesario hacer mención a una limitación de este estudio, que es haber ceñido parte del análisis a un año concreto, si bien entendemos que habría sido mejor realizar el estudio de su evolución temporal. Esto ha quedado fuera del alcance del trabajo puesto que las diferencias existentes entre los distintos años no parecieron muy significativas, y lo más relevante para el estudio era conocer las principales diferencias entre las compañías tradicionales y las de bajo coste para poder analizar la gestión más adecuada para cada una de ellas.

6. BIBLIOGRAFÍA

COMISIÓN DE CONTABILIDAD DE GESTIÓN DE AECA (2011): "La Contabilidad de Gestión en las Empresas del Transporte Aéreo", Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA).

GINIEIS, M.; SÁNCHEZ REBULL, M.V. y CAMPA PLANAS, F. (2012): "Los costes en el sector del transporte aéreo. Una revisión de la literatura internacional", *Revista Iberoamericana de Contabilidad de Gestión*, Vol. X, nº 20.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

ACETA (2013):

<http://www.aceta.es/archivos/1307687771.pdf> (Consultada el 28 de mayo de 2013)

DIARIO CINCO DÍAS (2012):

http://www.cincodias.com/articulo/empresas/vueling-multiplico-perdidas-2007-debido-abaratamiento-tarifas/20080225cdscdsemp_2/ (Consultada el 28 de diciembre de 2012)

DIARIO EL MUNDO (2012):

<http://www.elmundo.es/elmundo/2011/02/23/barcelona/1298452648.html>
(Consultada el 28 de diciembre de 2012)

DIARIO EL MUNDO (2012):

<http://www.elmundo.es/mundodinero/2005/11/14/economia/1131996701.html>
(Consultada el 27 de diciembre de 2012)

DIARIO EL PAIS (2012):

http://economia.elpais.com/economia/2012/12/21/actualidad/1356121228_172549.html
(Consultada el 27 de diciembre de 2012)

DIARIO EL PAIS (2012):

http://economia.elpais.com/economia/2012/12/21/actualidad/1356109615_433687.html

DIARIO EL PAIS (2012):

http://elpais.com/diario/2004/05/15/catalunya/1084583249_850215.html

(Consultada el 27 de diciembre de 2012)

DIARIO EXPANSIÓN (2012):

<http://www.expansion.com/2007/12/02/inversion/1064060.html> (Consultada el 27 de diciembre de 2012)

DIARIO EXPANSIÓN (2012):

<http://www.expansion.com/2009/07/08/empresas/1247089730.html> (Consultada el 28 de diciembre de 2012)

DIARIO EXPANSIÓN (2012):

<http://www.expansion.com/2010/11/09/catalunya/1289334415.html> (Consultada el 30 de diciembre de 2012)

DIARIO EXPANSIÓN (2012):

<http://www.expansion.com/2011/01/28/catalunya/1296228126.html> (Consultada el 30 de diciembre de 2012)

DIARIO LA VANGUARDIA (2012):

<http://www.lavanguardia.mobi/slowdevice/noticia/54128369157/El-aumento-de-la-flota-de-aviones-de-Vueling-permitira-crear-400-empleos.html> (Consultada el 30 de diciembre de 2012)

ECONOMÍA DIGITAL (2012):

http://www.economiadigital.es/es/notices/2012/03/vueling_instala_su_tercera_base_internacional_en_roma_27985.php (Consultada el 30 de diciembre de 2012)

EL ECONOMISTA (2012):

<http://www.economista.es/mercados-cotizaciones/noticias/1058540/02/09/ACTUALIZAVueling-logra-beneficios-en-2008-con-creditos-fiscales.html> (Consultada el 28 de diciembre de 2012)

GRUPO IBERIA (2012):

<http://grupo.iberia.es/portal/site/grupoiberia/menuitem.f1506ed9706bf6947c3f839ef34e51ca/> (Consultada el 23 de diciembre de 2012)

GRUPO IBERIA (2012):

<http://grupo.iberia.es/portal/site/grupoiberia/menuitem.21ddc38cbdbcc14a485771fbf34e51ca/> (Consultada el 23 de diciembre de 2012).

GRUPO IBERIA (2012):

<http://grupo.iberia.es/portal/site/grupoiberia/menuitem.5a459edec4a85bc9485771fbf34e51ca/> (Consultada el 23 de diciembre de 2012)

GRUPO VUELING (2012):

<http://www.vueling.com/es/somos-vueling/sala-de-prensa/notas-de-prensa/corporativo/vueling-abre-su-tercera-base-internacional-en-el-aeropuerto-de-florenzia> (Consultada el 30 de diciembre de 2012)

IE BUSINESS SCHOOL (2013):

<http://openmultimedia.ie.edu/OpenProducts/iberia/iberia/swf/entorno.html>
(Consultada el 2 de junio de 2013)

INTERNATIONAL AIRLINES GROUP (2012):

<http://www.es.iairgroup.com/phoenix.zhtml?c=240950&p=aboutoverview>
(Consultada el 23 de diciembre de 2012)

LIBRE MERCADO (2013):

<http://www.libremercado.com/2012-11-27/los-pilotos-de-iberia-cobran-el-doble-que-la-competencia-y-trabajan-menos-1276475326/> (Consultada el 6 de junio de 2013)

MARKETING DIRECTO (2012):

<http://www.marketingdirecto.com/actualidad/anunciantes/vueling-presenta-su-nueva-base-de-operaciones-en-barajas/> (Consultada el 27 de diciembre de 2012)

MINISTERIO DE FOMENTO (2013):

<http://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=03000000> (Consultada el 4 de mayo de 2013)

MINISTERIO DE FOMENTO (2013):

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ (Consultada el 4 de mayo de 2013)

MINISTERIO DE FOMENTO (2013):

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ESTUDIOS_Y_PUBLICACIONES/ESTADISTICAS_DEL_SECTOR/TRANSPORTE_AEREO_EN_CIFRAS/trafico_cifras_aeropuerto_s.htm (Consultada el 4 de mayo de 2013)

MINISTERIO DE FOMENTO (2013):

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ESTUDIOS_Y_PUBLICACIONES/ESTADISTICAS_DEL_SECTOR/TRANSPORTE_AEREO_EN_CIFRAS/trafico_cifras_rutas.htm (Consultada el 4 de mayo de 2013)

MINISTERIO DE FOMENTO (2013):

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ESTUDIOS_Y_PUBLICACIONES/ESTADISTICAS_DEL_SECTOR/TRANSPORTE_AEREO_EN_CIFRAS/transporte_cifras_ranking_cifras.htm (Consultada el 4 de mayo de 2013)

RADIO CADENA SER (2012):

http://www.cadenaser.com/economia/articulo/vueling-abre-sevilla-tercera-base-espana/csrgsrpor/20070710csrgsreco_4/Tes (Consultada el 28 de diciembre de 2012)

RADIO CADENA SER (2012):

http://www.cadenaser.com/economia/articulo/vueling-protagoniza-decima-salida-bolsa-ano-subida-1383/csrsrpor/20061201csrcreco_4/Tes (Consultada el 28 de diciembre de 2012)