

Junio 2019 - ISSN: 1696-8352

COSTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA

Ing. Com. CPA. Verónica Elizabeth Ochoa Hidalgo, MAE¹

Docente Carrera de Contabilidad y Auditoría
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil (ULVR)
vochoah@ulvr.edu.ec
Universidad Internacional del Ecuador (UIDE)
veochoahi@uide.edu.ec

Srta. Ivonne Ingerborth Bohórquez Torres²

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil
ibohorquez1993@gmail.com

Srta. Melissa Estefanía Quichimbo Cruz³

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil
melissaquichimbo@hotmail.com

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Verónica Elizabeth Ochoa Hidalgo, Ivonne Ingerborth Bohórquez Torres y Melissa Estefanía Quichimbo Cruz (2019): "Costos del servicio de transporte aéreo internacional de carga", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana (junio 2019). En línea:

<https://www.eumed.net/rev/oel/2019/06/servicio-transporte-aereo.html>

RESUMEN

Este proyecto de investigación tiene como objetivo analizar los costos que intervienen en la prestación del servicio como intermediario del transporte de carga aérea y a su vez la influencia en la rentabilidad de la compañía Fervacargo S.A., para realizar el desarrollo del estudio se analizó los estados financieros, conociendo los costos y gastos incurridos en el servicio adicional los factores que se incluyen en la tarifa aérea proporcionada por las diferentes aerolíneas. Se aplicó un cuestionario semiestructurado para realizar las entrevistas al personal clave de la compañía para la obtención de información tales como: proceso operativo de la actividad económica de la compañía, conocer los productos perecibles que embarcan los exportadores, destinos y los medios de negociaciones. La empresa cuenta con un grupo de 300 clientes en donde el 5% de ellos son clientes representativos en sus ingresos, es donde se halla la problemática interna, ya que en el peor de los casos un cliente de este pequeño grupo opte por otra modalidad de transportar su carga la compañía se podría ver afectada en sus ingresos. Al final del trabajo se presentan dos escenarios: positivo y negativo

dando a conocer a la compañía los casos que se pueden presentar a futuro, en los cuales pueden llegar a disminuir o aumentar la rentabilidad.

Palabras Claves: costo, tarifa, rentabilidad, transporte carga aérea.

ABSTRACT

This research project aims to analyze the costs involved in providing the service as an intermediary of air cargo transport and in turn the influence on the profitability of the company Fervacargo SA, to carry out the development of the study, the financial statements were analyzed, Knowing the costs and expenses incurred in the additional service, the factors that are included in the air fare provided by the different airlines. A semi-structured questionnaire was applied to conduct interviews with key personnel of the company to obtain information such as: operating process of the company's economic activity, knowing the perishable products shipped by exporters, destinations and means of negotiations. The company has a group of 300 clients where 5% of them are representative clients in their income; this is where the internal problems lie, since in the worst case a client of this small group opts for another method of transporting your cargo the company could be affected in your income. At the end of the work two scenarios are presented: positive and negative, informing the company of the cases that may arise in the future, in which they may decrease or increase profitability.

Keywords: cost, rate, profitability, air cargo transportation.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad el segmento de transporte de carga por cualquier vía, ya sea terrestre, aérea o marítima tiene una función principal en nuestro país y cualquier parte del mundo, de tal manera que este mercado influye en las salidas de productos ecuatorianos al exterior con la finalidad de generar fuentes de ingreso al presupuesto general del estado y contribuir el desarrollo de la economía nacional.

Las empresas dedicadas a prestar el servicio como intermediarios de transporte de cargas aéreas se ven afectadas por los diferentes factores externos como: combustible, seguro, etc., que son rubros considerados para la asignación de tarifa de cada aerolínea. Una vez conocido la tarifa se puede determinar la rentabilidad que genera cada embarcación para la compañía.

Según la Resolución Aviación Civil 284 publicada en el Registro Oficial 102 de 16-octubre-2013 indica en el Art. 3 los montos adicionales que incluyen el costo de la tarifa: combustible,

seguro de la carga. Los mismos que son transferidos al exportador encareciendo el costo de la tarifa aérea por Kilogramo.

Adquirir el servicio de transporte de carga aérea tiene como ventaja la velocidad con que llega la mercadería a su destino y en el buen estado físico, cabe considerar su elevado costo por flete debido a las tarifas proporcionadas y establecidas por la aerolíneas del país, pero la actividad principal del intermediario es buscar beneficios económicos para el exportador quien es el encargado de tomar la decisión final.

Se consideró un caso de la compañía FERVACARGO S.A. para el presente proyecto de investigación, con el cual se realizó un análisis de los estados financieros donde se logró visualizar los costos que influyen en la prestación del servicio de transporte de carga aérea y como se ve afectada la rentabilidad por los factores externos que intervienen en las tarifas establecidas por las diferentes aerolíneas.

Para la obtención de información verídica de la situación de financiera de la compañía, utilizamos diversas técnicas y métodos de investigación, con el fin de tener un enfoque claro del comportamiento económico que pertenecen a la actividad operativa de FERVACARGO S.A.

BASE TEÓRICA

Costos

Se entiende como Costos a la técnica contable que permite calcular lo que cuesta fabricar un producto o brindar un servicio. La Contabilidad de Costos debe desarrollar seis actividades básicas para satisfacer sus objetivos:

1. Preparar información requerida en el planeamiento y control de las operaciones.
2. Preparar información relacionada con decisiones diarias o con proyectos especiales que requieran una elección entre diferentes alternativas.
3. Participar en la preparación y ejecución de presupuestos.
4. Establecer procedimientos para manejar operaciones y para reducir costos.
5. Desarrollar sistemas de costos y de análisis que mejoren el sistema de determinación de costos y de revisión de variaciones.
6. Registrar e informar sobre costos por producto o departamento.

Sistemas de costos

Un buen sistema de contabilidad de costos no debe limitarse únicamente a la función contable básica, adicional debe suministrar a la gerencia la información necesaria para la función administrativa que en términos generales se podría denominar la función de control de costos.

- **Costos por órdenes de producción:** Un sistema de costeo por órdenes de trabajo es el más apropiado cuando los productos manufacturados difieren en cuanto a los requerimientos de materiales y de conversión. Cada producto se fabrica de acuerdo con las especificaciones del cliente, y el precio cotizado se asocia estrechamente al costo estimado.
- **Costos por procesos:** Un sistema por procesos en operación se caracteriza por un alto número de productos homogéneos que pasan a través de una serie de procesos, donde cada proceso es responsable de una o más operaciones que sitúan a un producto a un escalón más cerca de su terminación.

Margen de contribución

Se entiende por margen de contribución a la utilidad obtenida dentro del periodo contable, misma que se determina entre la diferencia volumen de ventas y los costes variables.

$$\text{Margen de contribución} = \text{ventas} - \text{coste variable}$$

También se lo identifica como los beneficios de una compañía obtenidos por la comercialización de un producto o servicio, sin considerar los costos fijos.

Presupuesto

Es un documento que prevé los gastos y ganancias de una organización, sea la misma privada o estatal, en un lapso de tiempo determinado, es la expresión cuantitativa de un plan de acción propuesto por la gerencia como ayuda para coordinar todo aquello que se necesita para implantar dicho plan, y sirve como un proyecto a seguir por la compañía en un periodo futuro. Un presupuesto financiero cuantifica las expectativas de la administración con respecto a utilidad, flujos de efectivo, y situación financiera.

Presupuesto es la estimación programada, de manera sistemática, de las condiciones de operación y de los resultados a obtener por un organismo en un periodo, determinado.

Servicio de transporte

Es el medio utilizado por los exportadores por el cual se traslada la mercadería de forma interna y externa del país ya sea vía terrestre, aéreo o marítimo, con la finalidad que se vea beneficiado el cliente y el estado físico de los productos, para así satisfacer los intereses de ambas partes.



Trasporte de carga aérea

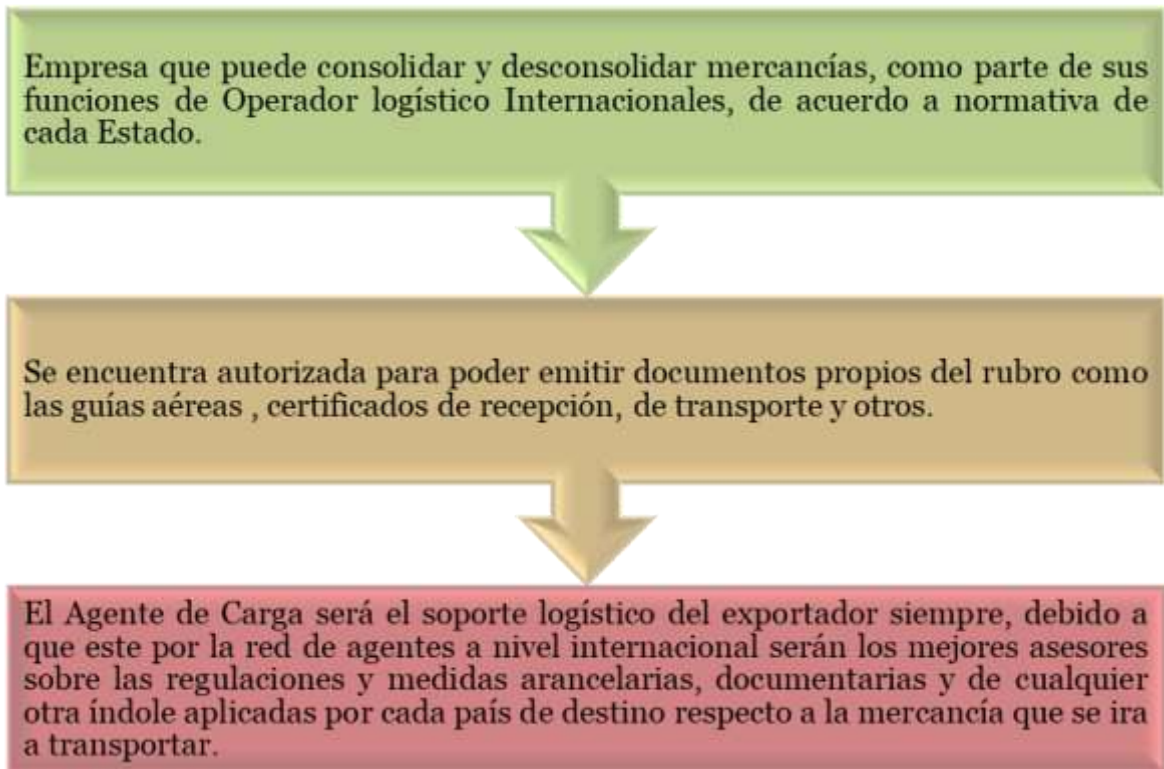
Es el medio que sirve para trasladar productos de un lugar a otro mediante de la utilización de aeronaves brindando el beneficio de la agilidad y el buen estado físico de los productos.



Tarifa para el transporte aéreo de carga

Se entiende por tarifa para el transporte aéreo de carga, el precio que se cobra por kilogramo, o por volumen. Montos adicionales: son los correspondientes a cargos por seguridad y cargos de combustible, y las condiciones que rigen su disponibilidad y uso.

Agente de Carga de Exportaciones



Estados financieros

Estos son documentos o reportes contables a través de los cuales se puede conocer la situación de una empresa. Como tal, los objetivos de estos documentos es el suministrar información real sobre la situación financiera de una empresa, su rendimiento y los flujos generados, misma que sea de utilidad para la toma de decisiones (Córdoba, 2014). Mediante estos estados se puede evaluar la gestión realizada por la administración, presentados generalmente en forma periódica. Entre las cuentas que los estados financieros deben presentar están los costos (Gómez & Moya, 2012).

Evolución del transporte aéreo de mercancías y personas en el mundo

La agilidad y los cortos tiempos de tránsito a los que estamos acostumbrados cuando utilizamos los servicios de transporte internacional de mercancías, representa algo tan

normalizado que parece que siempre hubiera sido así. Pero, hace poco más de un siglo, los antiguos contenedores de mercancía podían tardar varios meses en llegar a su destino a través del transporte marítimo. El desarrollo de la aviación ha sido fundamental para conseguir la situación privilegiada de la actualidad. (Moldtrans, 2014)

La historia del transporte aéreo de mercancías se remonta a 1700, cuando se inventó el globo aerostático y, posteriormente, se desarrollaron los destinados a transportar pasajeros empleando hidrógeno como principal combustible. Los hermanos Montgolfier fueron sus inventores y constituyó el único medio para surcar los cielos durante dos siglos más. (Moldtrans, 2014)

Ya en el XX, los hermanos Wright consiguieron realizar su primer vuelo dentro de Estados Unidos a pesar de que tuvieron que recurrir a una catapulta para lograr que su aparato despegara. En 1906, el inventor rumano Traian Vuia creó, y logró que volara, el primer avión autopropeulsado más pesado que el aire. (Moldtrans, 2014)

El siguiente paso en la evolución histórica del transporte aéreo se produjo gracias al desarrollo consolidado de los aviones de hélice y los helicópteros en la Segunda Guerra Mundial, que habían surgido directamente durante la primera contienda. Hoy día, estos siguen constituyendo un eficaz medio de transporte para las distancias cortas. Fue durante la segunda mitad del siglo pasado cuando despegó por completo el desarrollo de las aeronaves; la industria consiguió fabricar aviones tan rápidos como la velocidad del sonido, caso de los famosos Concorde y Boeing 747. (Moldtrans, 2014)

El repaso a la evolución que han sufrido los medios de transporte aéreos en más de un siglo no solo supone el retrato del desarrollo tecnológico que la ha hecho posible; también representa el progreso tecnológico que ha experimentado la sociedad, sobre todo en beneficio del transporte de mercancías y pasajeros. (Moldtrans, 2014)

Inicios del transporte aéreo en Ecuador

Años después de las épicas y arriesgadas aventuras que llevaron a los pilotos italianos Elia Liut y Ferruccio Guicciardi, pioneros de la aviación ecuatoriana a efectuar los famosos raids aéreos que atravesaron los Andes ecuatorianos y traspasaron las fronteras para llegar a Pasto y Cali en Colombia, se vio la necesidad de crear un servicio aéreo regular en el Ecuador. (Corradine, 2014)

Aprovechando las cláusulas del recientemente firmado Pacto de La Habana en materia de transporte aéreo internacional, el empresario austríaco Peter Paul von Bauer, gerente general de la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte SCADTA, envió un delegado ante el gobierno del Ecuador para buscar un acuerdo para el transporte de correo aéreo. El vuelo se llevó a cabo en un pequeño hidroavión Junkers F-13, el "Boyacá" de fabricación alemana y estuvo al

mando del piloto también alemán, Herbert Boy. El avión salió de la base de Barranquilla al amanecer del día 28 de julio de 1928 para llegar a Cristóbal en la Zona del Canal de Panamá; siguió por Buenaventura, hizo escala en el puerto de Esmeraldas, siendo el primer puerto ecuatoriano, y una escala en la Bahía de Caráquez para tomar gasolina y finalmente acuatizó en el majestuoso río Guayas frente a Guayaquil al atardecer del día 29 de julio de 1928. Este vuelo se convirtió en el primer vuelo comercial en cruzar la línea ecuatorial y fue recibido con toda la pompa y celebraciones a la usanza de esa época. (Corradine, 2014)

El Presidente de la República, el Doctor Isidro Ayora, autoriza a los Ministros de Instrucción Pública, Correos y de Guerra, Marina y Aviación para suscribir un contrato de transporte aéreo con el representante de SCADTA, la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo. El contrato establece el transporte aéreo de correos, encomiendas, pasajeros, valores y carga. Esta era una gran oportunidad que había sido planeada el austriaco von Bauer que ya había conseguido también la autorización para operar el servicio aéreo desde la Zona del Canal en Panamá a Colombia. (Corradine, 2014)

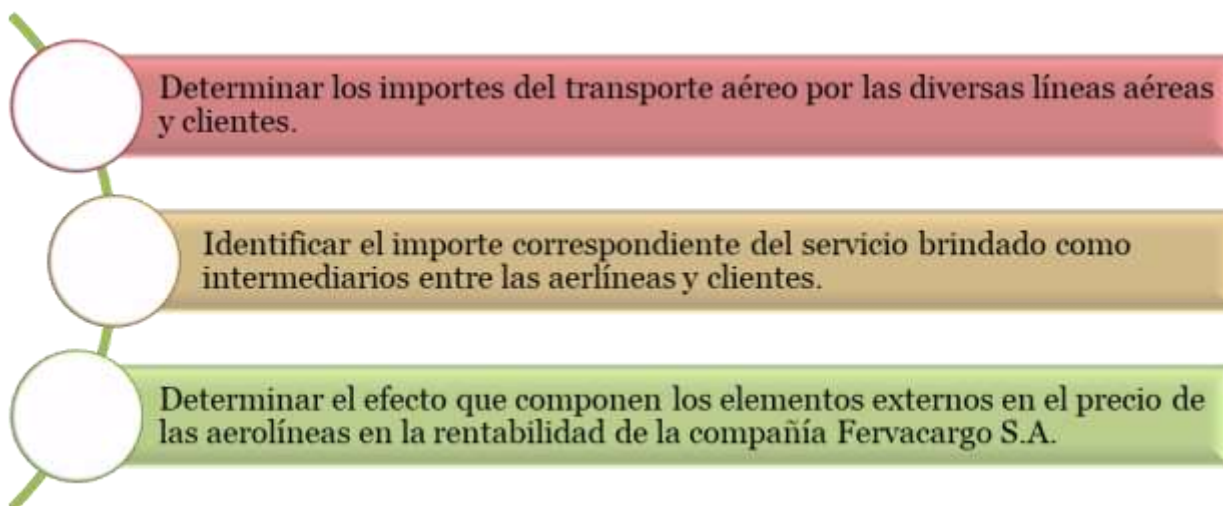
Las actividades aéreas de la SCADTA se llevaron a cabo, como se mencionó, desde el 30 de Julio de 1928 hasta el 17 de diciembre de 1930 y se denominaron el Servicio Bolivariano de Transportes Aéreos, uniendo la costa atlántica de Colombia con Panamá, con la costa pacífica de Colombia, y entre los puertos de Buenaventura y Tumaco con las ciudades costeras del Ecuador y el plan era extenderse hasta llegar a Lima. Avianca había iniciado después de la guerra, operaciones internacionales a Venezuela, Panamá, Jamaica, Estados Unidos y ahora iniciaba operaciones también al Ecuador. (Corradine, 2014)

El Teniente Coronel Guillermo Freile Posso, Comandante General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana autorizó y delegó el proyecto al Alto Mando para organizar una empresa estatal de transporte aéreo, como una entidad del sector público y adscrito a la Fuerza Aérea Ecuatoriana, con autonomía administrativa y financiera. El mismo Coronel Freile Posso, ya como miembro de la Junta Militar de Gobierno apoyo el proyecto y fue así como el 17 de diciembre de 1962 se creó mediante decreto una división de transporte de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, la que se denominó como Transporte Aéreo Militar Ecuatoriano TAME. Se iniciaron las operaciones con dos aviones Douglas C-47, los cuales fueron acondicionados para el transporte de pasajeros y comenzaron a volar desde Quito a Tulcán, Esmeraldas, Manta, Latacunga, Ambato, Riobamba, Cuenca, Loja, Machala y Guayaquil, para incluir en breve servicios a las más remotas comunidades en las provincias orientales como Pastaza, Sucua y Tena. (Corradine, 2014)

En septiembre de 1964 y en marzo de 1965 llegaron los primeros dos tetramotores Douglas DC-6B, equipados con radar los cuales fueron utilizados en las rutas de mayor demanda al interior del país. En los años siguientes tanto TAME como la FAE contarían con un total de seis unidades de estos fuertes y confiables aviones de transportes. (Corradine, 2014)

DESARROLLO

La problemática del presente trabajo de investigación permitió determinar el objetivo general: Analizar los importes del servicio del transporte aéreo de carga como intermediarios de la compañía FERVACARGO S.A. y como objetivos específicos los siguientes:



Idea a Defender

Con la identificación adecuada de los costos que incurren en los diferentes servicios que brinda la empresa, permitirá establecer los precios de venta que generen una mayor captación de clientes.

MÉTODOS

Marco Metodológico

El marco metodológico, consiste en analizar y diseñar cada una de las etapas que posee la investigación, describiendo el método usado para la recopilación de datos y búsquedas de información, expresándola de manera explícita y concisa.

Tipo de Investigación

En el presente trabajo de investigación se consideró el tipo de investigación descriptiva, que especifica las características detalladas de una situación o evento al momento de la recopilación de información de manera independiente o conjunta.

Se tiene como objetivo el estudio y análisis de los años 2016 al 2017 para constatar el impacto de los costos del servicio de transporte aéreo internacional de carga e Identificar los costos

que incurren en los diferentes servicios que brinda la empresa, mismos que permitirá establecer los precios de venta que generen una mayor captación de clientes

Enfoque de la Investigación

El enfoque fue cuantitativo, debido a que se investigaron las causas y efectos que se han originado en la empresa Fervacargo S.A. por el constante cambio tarifario de las aerolíneas.

En el presente trabajo de investigación se tiene como objetivo el análisis de la estructura de costo de la compañía Fervacargo S.A. por el impacto decreciente en sus ventas, donde se realizaron análisis de los estados financieros en base a ratios financieros durante los años 2016 al 2017.

Técnicas de la Investigación

Para el desarrollo del presente proyecto de investigación se aplicaron las siguientes técnicas de recolección de datos: entrevistas, el método de observación, análisis de datos y de los resultados.

Entrevista

Las entrevistas realizadas en el presente tema de investigación permitieron conocer sobre los aspectos esenciales al problema de la investigación, con esta técnica se obtuvo opiniones e información que aportaron para identificar los cambios que se han venido dando en el sector de servicio de transporte aéreo de carga en los años analizados. La técnica de la entrevista permitió al entrevistado tener autonomía de criterios para expresar sus opiniones.

Informe Técnico

De acuerdo a los resultados obtenidos de los análisis y las entrevistas efectuadas en la compañía se estableció una opinión de la situación económica actual fundamentada en el presente informe, se establecerá dos tipos de atmósferas económicas que se pueden presentar en la empresa estos fueron proyectados por clientes, ingresos y por kilos embarcados.

El objetivo del planteamiento de los escenarios es determinar el impacto económico que conllevarían estas situaciones hipotéticas diseñadas para la compañía.

Tabla 1: Histórica de las tarifas aéreas

Descripción	2.015	2.016	2.017	Total
Kilos Embarcados	5.483.949	4.434.351	3.855.583	13.773.883
Valor Flete Aéreo	5.430.182	5.001.266	4.529.952	14.961.400
Tarifa Promedio	0,99	1,13	1,17	1,09

Escenario pesimista con relación a clientes

Para realizar este escenario se analizó información histórica de los clientes que frecuentemente realizan envíos de carga desde el año 2015 hasta 2017, por sigilo de información estamos dándole un nombre ficticio a cada cliente.

Tabla 2: Escenario Pesimista –Ingresos

Clientes	Kilos Embarcados	Ingresos \$\$					Total Ingresos
		Comisión	Handling	Estibada	Cámara de Frio	Otros Ingresos	
A	599379	10.539,84	54.496,80	70,07	11.681,88	56.809,74	133.598,33
B	584653	10.280,88	53.157,85	68,35	11.394,86	55.413,96	130.315,90
C	491272	8.638,81	44.667,46	57,43	9.574,87	46.563,23	109.501,80
D	339158	5.963,95	30.836,94	39,65	6.610,18	32.145,71	75.596,43
E	285046	5.012,41	25.916,95	33,32	5.555,53	27.016,91	63.535,12
F	282109	4.960,77	25.649,94	32,98	5.498,30	26.738,57	62.880,56
G	267245	4.699,39	24.298,44	31,24	5.208,59	25.329,71	59.567,37
H	209358	3.681,48	19.035,27	24,47	4.080,38	19.843,16	46.664,76
TOTAL							681.660,27

Escenario optimista con relación a clientes

Para el estudio del impacto económico que habría en la compañía manteniendo todos sus clientes activos más el ingreso de nuevos clientes, se puede comprobar que Fervacargo S.A. ya no dependería de un grupo específico, dado que el importe de estos nuevos clientes cede a aumentar la atracción de clientes potenciales.

Tabla 3: Escenario Optimista –Ingresos

Clientes	Kilos Embarcados	Ingresos \$\$					Total Ingresos
		Comisión	Handling	Estibada	Cámara de Frio	Otros Ingresos	
A	599379	10.539,84	54.496,80	70,07	11.681,88	56.809,74	133.598,33
B	584653	10.280,88	53.157,85	68,35	11.394,86	55.413,96	130.315,90
C	491272	8.638,81	44.667,46	57,43	9.574,87	46.563,23	109.501,80
D	339158	5.963,95	30.836,94	39,65	6.610,18	32.145,71	75.596,43
E	285046	5.012,41	25.916,95	33,32	5.555,53	27.016,91	63.535,12
F	282109	4.960,77	25.649,94	32,98	5.498,30	26.738,57	62.880,56
G	267245	4.699,39	24.298,44	31,24	5.208,59	25.329,71	59.567,37
H	209358	3.681,48	19.035,27	24,47	4.080,38	19.843,16	46.664,76
O	81467	1.432,57	7.407,17	9,52	1.587,79	7.721,54	18.158,59
P	71209	1.252,18	6.474,47	8,32	1.387,86	6.749,26	15.872,09
Q	62519	1.099,38	5.684,38	7,31	1.218,50	5.925,64	13.935,21
R	53292	937,12	4.845,43	6,23	1.038,66	5.051,07	11.878,51
TOTAL							741.504,67

Conclusiones

1. La compañía Fervacargo en su estructura de costos mantiene el rubro de mano de obra en 331775,92 conformado por las dos oficinas en Quito y Guayaquil cuyo aporte al costo total es de 61,25% se pudo concluir que los trabajadores de la empresa tienen un papel fundamental a la hora de realizar la parte logística ya que por el alto riesgo que involucra la operación el Presidente Ejecutivo considera que la fidelidad y confianza del trabajador compensa en gran medida su salario.
2. Otros costos que son representativos en el año 2017 son: mantenimientos 40305,86 arriendo 38944,60 es un costo fijo, Costos de Exportación propios del giro del negocio 42898,36 juntos estos 3 valores aportan 22,55 % al total de costos, se puede mencionar que
3. Al analizar los diferentes escenarios que se realizaron en función a clientes, podemos mencionar que la compañía depende en gran medida de sus clientes potenciales (8), por lo expuesto se puede concluir que la falta de envíos de carga de un clientes potencial que no sea cubierto por otro cliente puede ocasionar efectos económicos perjudiciales para la empresa.
4. Otra de las variables que llama mucho la atención son los ingresos ya que más del 50% proviene de incentivos económicos que brinda las aerolíneas a los agentes de

carga, sin embargo, en cualquier momento pueden decidir excluir este beneficio y la compañía no está preparada para cubrir ese ingreso que dejaría de percibir de ser el caso, ya que los costos y gastos representan el 89,89% sobre el total ingresos.

5. El análisis del Estado de Resultado Integral por producto muestra que el 87,68% está enfocado en enviar Pescado fresco esto lo cataloga como el producto estrella de la empresa, seguido por el mango que se envía en temporadas y artesanías todos estos productos tienen claramente identificados los clientes que la envían ya que mantienen fidelidad hacia la empresa.
6. Como parte del procedimiento del Dpto. de Ventas es realizar mínimo 3 cotizaciones a diferentes aerolíneas para informar al clientes la variedad de opciones y escoger la que más les convenga, sin embargo, en el año 2017 la aerolínea por la que se han enviado mayor cantidad de kilos a diferentes destinos es United Parcel Service

Recomendaciones

1. Analizar el número de empleados que tienen de acuerdo a las diferentes funciones que deben realizar, realizar un flujogramas de procesos para conocer existe excedente de trabajadores.
2. Realizar un plan de trabajo para realizar mantenimientos correctivos a los vehículos de la compañía de forma periódica con el objetivo de prevenir daños futuros.
3. La compañía para no depender en gran medida de sus clientes potenciales debe buscar estrategias de marketing para incentivar el envío de variedad de productos ya sean por temporadas, captar más clientes, una opción puede ser consolidación de carga que consiste en agrupar mercadería de varias clientes que posean las mismas características y enviarla como una sola.
4. En caso de que las aerolíneas decidan eliminar los incentivos económicos a los agentes de carga (descuento+ comisión) a empresa deberá cubrir sus costos y gastos que representan casi el 90% sobre el total ingresos, lo más razonable es reducir costos y gastos para que no sea afectada en gran medida la utilidad del ejercicio.
5. Con el fin de incentivar el envío de variedad de productos, la compañía podría realizar paquetes promocionales en temporadas promoviendo el envío de otros productos perecederos tales como Pitahaya, Camarón, etc.

6. De acuerdo a la prensa en el año 2018-2019 se incrementarán nuevas aerolíneas al país las cuales serán: JOON- Plus-Ultra- Peruvian- Viva Air- Spirit- Aeroméxico- Air-Europa- Laser Airlines-Gol Linhas. La compañía también podría realizar cotizaciones a estas aerolíneas para conocer qué beneficios le ofrece.

Bibliografía

(19 de 05 de 2011). *REGLAMENTO AL TÍTULO DE LA FACILITACIÓN ADUANERA PARA EL COMERCIO, DEL LIBRO V DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE LA.*

Corradine, J. E. (2014). Historia de la Aviación Comercial en Ecuador. *AEROMUNDO MAGAZINE.*

Lemus, W. J. (2010). *CONTABILIDAD DE COSTOS.* COLOMBIA: FUNDACION PARA LA EDUCACION SUPERIOR SAN MATEO.

Moldtrans, C. (30 de 11 de 2014). *GRUPO MOLDTRANS.* Obtenido de <https://www.moldtrans.com/la-evolucion-del-transporte-aereo-internacional/>

Muniz, L. (2009). *CONTROL PRESUPUESTARIO.* Profit Editorial, 2009.