



UTN  HAEDO

Gestión Aero comercial.

Microeconomía Aero comercial.



Modelo de Rentabilidad

Vamos a analizar el módulo de rentabilidad COPA (Controlling –Profitability Analysis) que es el utilizado por AR. Cuando se termina de hacer un cierre de gestión, se obtiene el resultado total de gestión más los Informes de Rentabilidad por Redes o Regiones, la Rentabilidad por Flota, los Costos Horarios por Flota y la Rentabilidad por Línea (o vuelos o tramo).

El formato de exposición posee como principales líneas de resultado para medir la rentabilidad de las rutas la Contribución Marginal (Margen 1), el Resultado Operativo (Margen 2) y el Resultado Redes (M3), en ese orden de importancia.

1. El Margen 1 se corresponde a los Ingresos por operar menos los Costos puramente variables, es el principal resultado ya que siempre debe ser positivo y cuanto mayor sea el mismo, mejor es la rentabilidad de la ruta.
2. El Margen 2 incluye adicionalmente los costos operativos que son fijos mientras que se mantengan la misma cantidad de estructura operativa. Al ser un negocio estacional, suele haber meses en donde determinadas rutas dan resultado operativo negativo, pero su conveniencia la determina la rentabilidad anual.
3. El Margen 3 deduce el costo fijo en Aeropuertos (tráfico, despacho, handling) y Sucursales.

Características	Red (o Región)		
	Ruta		
	Subruta		
	Tramo		
	Vuelo		
	Flota		
	Fecha		
	Día de la Semana (Lunes, Martes, etc.)		
	Tipo de Despegue (Diurno o Nocturno)		
Datos de Producción	Frecuencias		
	Etapas		
	Horas Block		
	AKO's (mill.)		
	PKT's (mill.)		
	Coef. De Ocupación (%)		
	Pasajeros Remunerados		
	Pasajeros Totales		
	Toneladas Carga & Correo		
		INGRESOS NETOS	Ingresos - CCV
	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		
	Pasajes		
	YQ		
	Cargas & Correo		
	Otros Ingresos		
	COSTO COMERCIAL VARIABLE		
	CCV Pasajes		
	CCV Sistemas de Reserva		
	CCV Varios (+ CCV Cargas)		
	COSTO OPERATIVO VARIABLE		
	Combustible Avión		
	Mantenimiento		
	Tasas de Aterrizaje		
	Tasas de Protección Radioeléctrica		
	Aprovisionamiento de Abordo		
	Viáticos Tripulantes		
	Handling Variable		
	CONTRIBUCION MARGINAL	Margen 1: Ingresos Netos - COV	
	COSTO OPERATIVO FIJO		
	Tripulación Técnica		
	Tripulación Cabina		
	Mantenimiento Propio Fijo		
	Seguros de Flota & Responsabilidad Civil		
	Depreciación flota		
	Alquiler Flota		
	RESULTADO OPERATIVO	Margen 2: CMG - COF	
	Handling Propio		
	Aeropuertos		
	Sucursales		
	RESULTADO REDES	Margen3: Rdo. Op. - (Hand + APT + Suc)	
	Estructura Central (+ Impuestos)		
	EBIT	Margen 4: Margen 3 - (Estr. + Imp.)	
	Resultados Extraordinarios & Otros		
	Resultados Financieros		
	Flota desprogramada / Redelivery		
	RESULTADO FINAL ANTES DE IMPUESTOS		
	Impuesto a las Ganancias		
	RESULTADO FINAL		

Asignación a la Rentabilidad de las Líneas y Redes

CARACTERISTICAS

Vuelo :

El número de vuelo contiene 6 dígitos. Los primeros dos indican la compañía aérea transportadora. Los vuelos de Aerolíneas comienzan con "AR". En Argentina se dan 1000 números por compañía aérea, siendo para Aerolíneas la numeración AR1000 a AR1999. Se utilizan diferentes rangos para diferenciar la operación. Los mismos los utiliza Programación, pero no tienen un esquema completamente fijo. El vuelo Par suele indicar la Ida y el vuelo Impar la Vuelta. Habitualmente la numeración respeta los siguientes rangos.

Descripción Red	AR
No Comercial	AR1000-AR1099
Europa	AR1100-AR1179
EEUU	AR1300-AR1339
Regional	AR1200-AR1299
	AR1340-AR1359
	AR1380-AR1399
Interamerica (Sudamerica, México y Caribe)	AR1360-AR1379
Cabotaje	AR1400-AR1949
Contratos	AR1950-AR1999

Ruta :

Comprende el recorrido de ida y vuelta hacia uno o varios destinos. Generalmente es la unión de más de un número de vuelo, excepto para los vuelos circulares en donde con un número de vuelo se realiza la Ruta Completa.

Subruta :

La subruta se corresponde al recorrido que realiza cada número de vuelo. En el caso de los circulares, la Subruta coincide con la Ruta. A partir de la Subruta, se generan los diferentes Segmentos que compran los pasajeros.

Tramo :

El tramo es cada salto del avión, cada Origen-Destino. Cuando se cuenta la cantidad de veces que se realiza un tramo, el valor se suele llamar indistintamente: tramos, etapas o ciclos, que adicionalmente coincide con la cantidad de aterrizajes o despegues.

Ruta directa

Vuelo circular

Ruta	Subruta	Vuelo	Tramo
EZE-MAD-EZE	EZE-MAD	AR1132	EZE-MAD
	MAD-EZE	AR1133	MAD-EZE
AEP-BRC-BHI-AEP	AEP-BRC	AR1680	AEP-BRC
	BRC-BHI-AEP	AR1681	BRC-BHI BHI-AEP
AEP-RSA-VDM-AEP	AEP-RSA-VDM-AEP	AR2600	AEP-RSA
			RSA-VDM
			VDM-AEP

Red o Región :

La Red, o Región, se corresponde a la agrupación de rutas por determinadas zonas geográficas. La Red o Región la determina en un número de vuelo, los países que toca entre el Aeropuerto de Origen y el último Destino de ese número de vuelo. Las diferentes regiones que opera actualmente AR son:

- **Cabotaje:** o Doméstico, los vuelos dentro de Argentina.
- **Regional:** los vuelos entre Argentina y los países limítrofes (Brasil, Chile, Bolivia, Paraguay y Uruguay).
- **EEUU:** vuelos a Estados Unidos.
- **Interamerica (Sudamérica, México y Caribe):** incluye todos países de América que no son de Limítrofes y a Estados Unidos. Hoy en día vuelos a: México, República Dominicana, Venezuela, Colombia y Perú.
- **Europa:** vuelos entre Argentina y continente Europeo.
- **Contratos:** No es una región, pero se segrega el análisis de los vuelos contratados o charters ya que no son vuelos regulares.
- **No Comerciales:** incluye vuelos de prueba, QRF (EZE-EZE, FCO-FCO, etc.), Traslados o Posicionamientos (EZE-AEP o AEP-EZE). Tampoco son una Región.

Flota :

La Flota indica los diferentes tipos de Aeronaves. Las mismas suelen diferenciarse por el tipo de Fuselaje. Las Flotas de Fuselaje Angosto corresponde a las aeronaves con menor autonomía y suelen utilizarse para la operación de Cabotaje y Regional. Las Flotas de Fuselaje Ancho se corresponde a las aeronaves de mayor envergadura y autonomía y se utilizan generalmente para la operación Internacional. Determinados costos indirectos se suelen consolidar por tipo de flota y de ahí se asignan a los vuelos mediante la aplicación de un driver.

Fecha :

La fecha se corresponde al día del vuelo, y la que se utiliza para las diferentes bases de la compañía es la fecha plan. No puede existir en un día dos vuelos con el mismo número. Ejemplo: Si un vuelo diario EZE-MAD debe salir a las 23:30 hrs. del día 15-Mar y sale a las 00:15 hrs del día 16-Mar, ese vuelo se sigue identificando en las bases como el vuelo del 15-Mar.

Día de la Semana :

Esta característica sirve para la programación y el análisis de la rentabilidad, y poseen la siguiente numeración:

Numeración	1	2	3	4	5	6	7
Día de la Semana	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo

Despegue Diurno o Nocturno :

Sirve como otra variable para analizar la rentabilidad de los vuelos. Se establecen si son diurnos o nocturnos por la Tabla Puesta del Sol que permite hacer esta clasificación. La Tabla Puesta del Sol determina para cada día de año, en los diferentes Aeropuertos sobre la salida y puesta del sol. Esto permite clasificar a los vuelos si tienen un despegue o aterrizaje diurno o nocturno

DATOS DE PRODUCCION

Etapas :

O tramos o ciclos se corresponde a la cantidad de veces que se realizan diferentes tramos o saltos del avión. En SAP se genera el objeto de imputación y gestión denominado “Orden de Vuelo” por cada Etapa.

Frecuencias :

Las frecuencias utilizadas en nuestros informes cuentan la cantidad de veces que se realiza cada Ruta, o sea “Frecuencias de la Ruta”. Es un campo calculado, y en nuestras bases para realizar esta cuenta se incluye en la columna frecuencia un 1 (uno) en el primer Tramo de cada Ruta y 0 (cero) para los restantes Tramos de la Ruta.

Ruta	Subruta	Vuelo	Tramo	Fecha	Etapas	Frecuencias
EZE-MAD-EZE	EZE-MAD	AR1132	EZE-MAD	09-oct	1	1
	MAD-EZE	AR1133	MAD-EZE	10-oct	1	0
AEP-BRC-BHI-AEP	AEP-BRC	AR1680	AEP-BRC	09-oct	1	1
	BRC-BHI-AEP	AR1681	BRC-BHI	09-oct	1	0
			BHI-AEP	09-oct	1	0
AEP-RSA-VDM-AEP	AEP-RSA-VDM-AEP	AR2600	AEP-RSA	10-oct	1	1
			RSA-VDM	10-oct	1	0
			VDM-AEP	10-oct	1	0
Total					8	3

Horas de vuelo :

O tramos o ciclos se corresponde a la cantidad de veces que se realizan diferentes tramos o saltos del avión. En SAP se genera el objeto de imputación y gestión denominado “Orden de Vuelo” por cada Etapa.

Horas Block :

Comprende el tiempo entre cierre de calza (o puerta) y apertura de calza. Es un driver muy utilizado en la industria para la asignación de costos operativos fijos indirectos.

Asientos Ofrecidos:

Son la cantidad de asientos ofrecidos por cada Cabina y Total en la comercialización.

AKOS :

Son los Asientos Ofrecidos multiplicados por los Kilómetros. En la industria se lo conoce como la Oferta. Sus siglas en inglés son ASK (Available Seat Kms).

PKTS :

Son los Pasajeros Transportados multiplicados por los Kilómetros. En la industria se lo conoce como la Demanda. Pueden ser Remunerados o No Remunerados de acuerdo a los Pasajeros tomados en su cálculo. Sus siglas en inglés: RPK (Revenue Passenger Kms).

Coeficiente de Ocupación :

El factor de ocupación es el cociente entre PKTS y AKOS. Se puede calcular considerando PKT totales o sólo PKT Remunerados. También es importante analizar la ocupación por Tipo de Cabina. La Ocupación se calcula por tramo. Otra manera de calcular la ocupación sería dividir los pasajeros tramo sobre los asientos ofrecidos, pero no se estaría considerando la variable distancia ya que los PKTS y AKOS son estos valores multiplicados ambos por los kilómetros.

DATOS ECONOMICOS

Ingresos:

Pasaje:

Es el ingreso obtenido por transportar pasajeros. Incluye la tarifa obtenida por el pasajero sin considerar: cargo de combustible (YQ), cargos por financiación (Interés Venta Crédito), ingresos de impuestos a los ingresos brutos (Componente DGR) y comisiones de venta.

El ingreso de Pasajes se devenga cuando cumplimos el servicio de transportar a los pasajeros hasta ese momento la venta es una deuda.

Y los Ingresos por Tickets Caducos, pasajes no utilizados en su vigencia, son parte de esta línea de resultado, pero no corresponden a la realización de vuelos por lo que se expone en la Red No Asignado.

Cargas :

Se corresponde al ingreso de Cargas y Correo bruto de Cabotaje e Internacional. Sólo incluye la carga y correo comercial.

Otros Ingresos :

Incluye todas las otras cuentas de ingresos vinculadas a la actividad principal de la compañía que no sean Ingresos de Pasajes, YQ y Cargas

Costos Comercial Variable:

CCV Pasajes :

A las agencias de viajes se les abona comisiones para determinados puntos de venta y tipo de venta (cabotaje) o sobre comisiones (over) para incentivar la venta de determinadas rutas específicas. Estas comisiones siguen el circuito contable de los ingresos de pasajes. En el momento de la venta no se registra este costo sino cuando los pasajeros vuelan. Todos esos conceptos se incluyen en el campo valor “CCV Pasajes”.

Sistema de reservas :

Incluye dos conceptos de costos. Uno denominado “Sistema de Reservas” que se paga a los diferentes GDS (Global Distribution System: Sabre, Amadeus, etc.) por la cantidad de reservas que se realizan. El otro concepto de costos se denomina “Passenger Boarded” y se paga al GDS del Grupo Aerolíneas (Sabre) por cada pasajero embarcado.

CCV Cargas :

Incluye las cuentas de costos comerciales variables por los Ingresos de Cargas.

Costos Operativos Variables:

Combustible :

El costo de Combustible se corresponde al Consumo (o Quemado) valorizado de cada tramo realizado. Los litros consumidos incluyen los litros consumidos en plataforma por lo que todos los litros son considerados. Igualmente se posee la apertura de cuanto es el consumo en vuelo y cuanto en plataforma. Para tener el consumo de Combustible, el mismo se lleva en SAP como un Material. Cada Carga de Combustible entra a un Stock por cada Matricula y luego de determinarse el consumo en Litros, el Gasto Asignado se corresponde a esos litros por el Precio Promedio Ponderado (PPP) que posee esa matrícula.

Mantenimiento Variable :

Incluye los siguientes costos considerados como mantenimiento variable: Consumibles Aeronáuticos (material clase C), Costo de Reservas de Mantenimiento, Recuperos de Reservas de Mantenimiento, Costos de Inspecciones, Fletes por traslados de repuestos y materiales desde el Exterior y la Amortización de los Mantenimientos Mayores de aeronaves y motores propios. Los costos se poseen por Matrícula o Tipo de Flota, se agrupan por Tipo de Flota, y del mismo se asignan a los vuelos por el Driver Horas Block.

Campo Valor	Descripción Campo Valor	Cuenta	Descripción
VV211	Mantenimientos Propio Variable	701110001	CONSUMO MATERIAL AERONAUTICO - SISTEMAS AERONAVES
		701110002	CONSUMO MATERIAL AERONAUTICO - ESTRUCTURA AERONAVE
		701110003	CONSUMO MATERIAL AERONAUTICO - MOTORES
		701110004	CONSUMO MATERIAL AERONAUTICO - VARIOS
		701110005	RECUPERO CONSUMO DE MATERIALES AERONAUTICOS-AR/AU
VV212	Reservas de Mantenimiento	700810009	RESERVA DE MANTENIMIENTO - AERONAVES ALQUILADAS
		700810010	RESERVA DE MANTENIMIENTO - MOTORES ALQUILADOS
		700810011	RECUPERO RESERVA MANTENIMIENTO - MOTORES
		700810012	RECUPERO RESERVA MANTENIMIENTO - AERONAVES
VV214	Mantenimiento Ajeno Resto	700810001	INSPECCIONES Y REPARACIONES - AERONAVES
		700810002	INSPECCIONES Y REPARACIONES - MOTORES
		700810003	INSPECCIONES Y REPARACIONES - REPUESTOS
		700810004	INSPECCIONES Y REPARACIONES - REPUESTOS DE TERCERO
		700810005	REPARACIONES - AEROLINEAS ARGENTINAS
		700810006	OTROS SERVICIOS AEROLINEAS ARGENTINAS
		700810007	REPARACIONES REPUESTOS REC. EN PRESTAMO - AR
		700810008	ASISTENCIA TECNICA - AERONAVES
		700810013	ACUERDOS DE POOL CON OTROS OPERADORES
		700810014	ASISTENCIA TECNICA - AERONAVES ENTRE AR-AU
		700810015	SOPORTE DE MOTORES Y REPUESTOS - FLOTA
		700900004	EXCHANGE FEE

Costos Operativos Variables:

Tasas de Aterrizaje :

Incluye los costos de Tasas de: Aterrizaje/Decolaje, Estacionamiento e Iluminación Pista. En algunos aeropuertos cobran sólo el costo por Aterrizar, en otros cobran por Aterrizar y por Decolar. Existe un diferente costo en Aterrizaje/Decolaje diurno del nocturno. Para saber esta condición existe una tabla denominada Puesta del Sol que determina para cada aeropuerto cuando es considerado este servicio como diurno o nocturno. También hay una diferenciación de costos en algunos aeropuertos sobre el servicio en horas picos (rush hour). Para estos costos, existen fórmulas de cálculo en donde un precio termina multiplicándose por los pesos de las aeronaves (MTOW – Maximum Take Off Weight). Por eso estos costos son muy superiores en la Flotas de Fuselaje Ancho. Respecto al Estacionamiento, en muchos países no se cobra este costo si no excede un tiempo normal entre la llegada y salida. En Argentina se cobran diferentes costos de estacionamiento, incluyendo el estacionamiento operativo que se determina entre el tiempo que permanece cada aeronave desde la llegada a la salida sin ningún tiempo de gracia o sin costo. También hay costo por Estacionamiento en Plataforma/Manga.

Campo Valor	Descripción Campo Valor	Cuenta	Descripción
VV215	Tasas Aterrizajes y Decolaje	700300002	TASAS DE ATERRIZAJE Y DECOLAJE - CABOTAJE
		700300003	TASAS DE ATERRIZAJE Y DECOLAJE - INTERNACIONAL / A
		700300004	TASAS DE ATERRIZAJE Y DECOLAJE - INTERNACIONAL / E
VV216	Estacionamiento Avión e Iluminación Pista	700300012	TASA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES
		700300019	ILUMINACION PISTA

Costos Operativos Variables:

Tasas de Protección Radioeléctrica.

Implica el costo por sobrevolar un país, ayuda a la navegación y a la aproximación a los aeropuertos. Suele existir un proveedor por país. La fórmula de cálculo incluye la distancia recorrida y el MTOW de las aeronaves por lo que este costo es superior para el fuselaje ancho. En Argentina existen diferentes precios si los vuelos son de Cabotaje o si son internacionales.

Campo Valor	Descripción Campo Valor	Cuenta	Descripción
VV217	Protección Radioeléctrica	700300009	PROTECCIÓN RADIOELÉCTRICA - CABOTAJE
		700300010	PROTECCIÓN RADIOELÉCTRICA-INTERNACIONAL/ARGENTINA
		700300011	PROTECCIÓN RADIOELÉCTRICA-INTERNACIONAL/EXTERIOR

Aprovisionamiento de a Bordo.

Incluye todos los costos por el servicio de a bordo. Entre ellos se incluyen los servicios de comida, bebida, insumos varios (vasos, hielo, mantas), cine y música, diarios y revistas, handling de catering y tasas de catering.

Campo Valor	Descripción Campo Valor	Cuenta	Descripción
VV218	Servicio de comida Business	700600001	SERVICIO DE COMIDA A BORDO - BUSINESS
VV219	Servicio de comida Economico	700600002	SERVICIO DE COMIDA A BORDO - ECONOMY
VV306	Servicio de comida Tripulación	700600008	SERVICIO DE COMIDA A BORDO - TRIPULACION
VV220	Handling charge & Tasas Catering	700600003	SERVICIO DE HANDLING POR CONSUMO A BORDO
		700600009	TASAS AEROPORTUARIAS CATERING
VV221	Insumos y Productos	700600007	APROVISIONAMIENTO DE A BORDO - INSUMOS Y PRODUCTOS
VV223	Cine y Música Abordo	700600004	SERVICIO DE CINE Y MUSICA A BORDO
VV222	Diarios y Revistas	700600005	SERVICIO DE DIARIOS Y REVISTAS A BORDO

Viáticos Tripulantes.

Incluye los viáticos, alojamiento y transporte del personal de vuelo (tripulación técnica y cabina)

Campo Valor	Descripción Campo Valor	Cuenta	Descripción
VV224	Viaticos Tripulantes - Cabina	700710002	VIATICOS - PERSONAL DE CABINA
VV227	Viaticos Tripulantes - Técnica	700710001	VIATICOS - PILOTOS Y COPILOTOS
VV225	Alojamiento - Cabina	700710004	ALOJAMIENTO - PERSONAL DE CABINA
VV228	Alojamiento - Técnica	700710003	ALOJAMIENTO - PILOTOS Y COPILOTOS
VV245	Costos Extras Tripulación	700710009	PERNOCTE IMPREVISTO TRIPULACION
		700710008	COMISION POR VIATICOS PAGADOS EN HOTELES
VV226	Transporte Tripulación	700710005	TRANSPORTE - PERSONAL DE VUELO - REMISES
		700710006	TRANSPORTE - PERSONAL DE VUELO EN ESCALAS

Costos Operativos Variables:

Handling Variable.

Incluye los conceptos variables de servicios de handling. En los aeropuertos donde el grupo no tiene personal para estos servicios, se contrata diferentes servicios de “full handling” de acuerdo a la necesidad. Entre ellos puede estar la rampa, tráfico, limpieza, transporte plataforma, etc. Estos servicios se contratan con un costo por cada vuelo y Tipo de Flota.

Campo Valor	Descripción Campo Valor	Cuenta	Descripción
VV230	Handling Ajeno por Vuelo	700300005	SERVICIOS DE RAMPA PRESTADOS POR TERCEROS
VV233	Handling Ajeno APT	700300013	TRANSPORTE PLATAFORMA CREW/PAX
		709900014	CARGOS MIGRACIONES
VV232	Canon uso plataforma	700300015	CANON POR USO DE PLATAFORMA
VV207	Handling Cargas	700300016	SERVICIOS DE RAMPA PRESTADOS POR TERCEROS - CARGAS

Costos Operativos Fijos:

Tripulación Técnica.

Incluye el costo salarial (remuneraciones más cargas sociales), costo de capacitación (CEFEPRA, vales de capacitación) y el costo de uniformes de Pilotos y Copilotos.

CECO	Descripción
10201019	CEFEPRA - Administración General
10201020	CEFEPRA - Simulador B737-700
10201021	CEFEPRA - Simulador B737-800
10201022	CEFEPRA - Simulador A340 & A330
10201023	CEFEPRA - Simulador E190
20201019	CEFEPRA - Administración General
20201023	CEFEPRA - Simulador E190

Tripulación de Cabina.

Incluye el costo salarial (remuneraciones más cargas sociales), costo de capacitación (CEFEPRA, vales de capacitación), y el costo de uniformes de la Tripulación de Cabina.

CECO	Descripción
10201019	CEFEPRA - Administración General
10201026	CEFEPRA - Simulador Entrenn Mock up
20201019	CEFEPRA - Administración General

Costos Operativos Fijos:

Mantenimiento Fijo.

Incluye el costo salarial de la estructura de Mantenimiento de Aerolíneas y Austral más los gastos fijos de mantenimiento.

Adicionalmente el costo de “Conservación y Limpieza Aeronaves” asociados a los centros de mantenimiento se corresponde a este rubro.

Existen determinadas cuentas que no importa en donde se imputen, siempre van a este campo valor. Ellas son:

Cuenta	Descripción
700820001	MANTENIMIENTO - EQUIPOS DE TALLER Y HANGARES
700900003	ALQUILER - REPUESTOS
701000005	ALQUILER - OTROS EQUIPOS Y HERRAMIENTAS AERONAUTIC
600400001	SERVICIOS Y TRABAJOS A TERCEROS
600400002	ASISTENCIA TECNICA A TERCEROS
600400008	SERVICIOS Y TRABAJOS DE MANTENIMIENTO ENTRE AR-AU
700130001	RECUPERO MANO DE OBRA TRABAJOS A TERCEROS
700130002	RECUPERO MANO DE OBRA FABRICACIÓN LOCAL
709900005	COSTO DE SERVICIOS Y TRABAJOS A TERCEROS

Costos Operativos Fijos:

Seguros Falta & Responsabilidad Civil.

Incluye el costo de Seguros de Flota y Responsabilidad Civil hacia los pasajeros.

Depreciación Flota.

Incluye el costo de depreciación de aeronaves, motores, rotables y reparables.

Campo Valor	Descripción Campo Valor	Cuenta	Descripción
VV249	Depreciacion Flota	700500001	AMORTIZACION AERONAVES
		700500002	AMORTIZACION MOTORES
		700500014	AMORTIZACION UNIDADES PRINCIPALES-ROTABLES
		700500015	AMORTIZACION UNIDADES PRINCIPALES-REPARABLES

Alquiler de Flota.

Incluye el costo de Alquiler de Flota dado en los contratos de leasing operativo, más los alquileres de motores que también se instrumentan mediante contratos de leasing por fuera del alquiler de aeronaves. Sobre determinados contratos existe un sobrecosto cuando es gravado por el Impuesto a las Ganancias sobre Beneficiarios del Exterior.

Costos Fijos:

Handling Propio.

Incluye el costo operativo de la prestación en propio de los servicios de rampa y handling. Incluye todos los costos del personal, mantenimiento de equipos, costos operativos para operar más los gastos de estructura que se encuentran imputados a los centros de costos de Handling Propio.

Aeropuertos.

Incluye los costos de estructura (remuneraciones más gastos) asignados a los Aeropuertos.

Sucursales.

Representa el costo de estructura de las Sucursales. Incluye centros de: Sucursales y la Administración de las Sucursales.

Estructura Central.

Incluye el costo de estructura de la Estructura Central del Grupo, más la Amortización de los Activos No Flota.

Ratios:

YIELD.

Representa lo que paga en promedio un pasajero por volar un kilómetro, o el ingreso de pasajeros dividido por los pasajeros pago kilómetro (Ingresos de Pasajes Remunerados dividido los PKTS Remunerados).

RASK.

Representa el ingreso de pasajes dividido por las sillas kilómetro disponible (Ingresos de Pasajes Remunerados dividido los AKOS).

CASK.

Representa los costos y gastos operacionales divididos por las sillas kilómetro disponible. Se suele sacar este ratio a las diferentes líneas de resultado:

- CASK M1 CMG: $(\text{Costo Operativo Variable} + \text{Costo Comercial Variable}) / \text{AKOS}$
- CASK M2 RDO. OPERATIVO $(\text{Costos a Cmg} + \text{Costo Operativo Fijo}) / \text{AKOS}$
- CASK M3 RDO REDES $(\text{Costos a Rdo. Op.} + \text{Hand Propio} + \text{Aeropuertos} + \text{Sucursales}) / \text{AKOS}$

MASK.

Representa el margen (Contribución Marginal, Resultado Operativo o Resultado Redes) por las sillas kilómetro disponible. Se suele determinar en los 3 márgenes mencionados.

Ratios:

Tarifa Media.

Representa lo que paga en promedio un pasajero por volar (Ingresos de Pasajes Remunerados dividido los Pasajeros Remunerados).

Costos Operativos por Hora Block.

Representa los costos operativos por hora block. Se determinan:

- Costos Operativos Variables por Hora Block
- Costos Operativos Fijos por Hora Block
- Costos Operativos Totales por Hora Block

Los Costos Operativos Variables por Hora Block deberían ser constantes ante mayor operación, mientras que por Costos Operativos Fijos por Hora Block disminuyen ante una mayor utilización de las Flotas

Costos Operativos por Asiento Ofrecido.

Representa los costos operativos por asiento ofrecido. Sirve para comparar el costo unitario sin considerar la distancia entre diferentes flotas. Hay flotas que son menos eficientes en costos (consumo de combustible, costos de tasas, etc) pero al comparar el costo unitario por asiento pueden llegar a ser más convenientes.

Muchas gracias