

Efecto de la aplicación de la IFRS 16 en las aerolíneas

M.C. y C.P.C. ANNA PAOLA LLANAS MEJÍA
Profesora de tiempo completo
Departamento Académico de Contabilidad, ITAM
annapaola.llanas@itam.mx

La Norma de Información Financiera 16 o también conocida como la IFRS 16, por sus siglas en inglés, entró en vigor el 1° de enero de 2019 y sustituyó a la anterior Norma Internacional 17 o NIC 17. El objetivo de esta norma es revelar fielmente las transacciones de arrendamientos que las entidades llevan a cabo y proveer información a los usuarios que les permitan medir, adecuadamente, los efectos de los arrendamientos en los estados financieros.

La IFRS 16 establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de los arrendamientos y se basa en un único modelo contable para reflejarlos en los estados financieros. Este modelo requiere que el arrendatario reconozca tanto el activo como el pasivo de todos sus arrendamientos, cuyo vencimiento sea mayor a doce meses, excepto por aquellos que son considerados como de bajo valor. El arrendatario debe reconocer en los activos un derecho de uso, el cual representa el derecho de uso del activo arrendado, y un pasivo por arrendamiento que representa la obligación de pago de dicho activo. Los arrendatarios deben reconocer por separado el gasto por intereses en el pasivo por arrendamiento y el gasto por depreciación en el activo por derecho de uso.

En el momento en que se produzcan eventos que modifiquen el valor del arrendamiento (por ejemplo, cambio en el plazo del arrendamiento o cambio en los pagos futuros), el arrendatario deberá medir de nuevo el pasivo por arrendamiento, reconociendo el monto de la nueva medición del pasivo como un ajuste al activo por derecho de uso.

La NIF 16, también conocida como IFRS 16, **entró en vigor el 1° de enero de 2019** y sustituyó a la anterior NIC 17

Las entidades, al momento de aplicar esta norma, debieron elegir qué modelo de adopción seguirían, ya que la norma permite un modelo retrospectivo total y otro modificado.

Al aplicar esta norma, las entidades tuvieron efectos en el estado de situación financiera, básicamente en los activos y en los pasivos, de igual forma, tuvieron efectos en el estado de resultado integral, tanto en la utilidad de operación como en la utilidad antes de impuestos y en el estado de flujos de efectivo, ya que anteriormente los pagos del arrendamiento se registraban como flujos operativos y con la nueva norma se deben presentar en las actividades de financiamiento.

Según una investigación realizada por EY,¹ el sector que más se vio afectado por la implementación de la IFRS 16 fue la aviación, el retail y, en general, el de los transportes. De hecho, varias de las empresas objeto de estudio de la investigación de EY consideraron que la aplicación de esta norma ha representado el mayor cambio contable que se ha dado en los últimos 30 años.

La principal intención de la IFRS 16 es incorporar en los estados financieros la mayor parte de los arrendamientos con los que cuentan las compañías,² lo que permitirá a los usuarios tener una mejor comparabilidad entre las empresas de un mismo sector.

Este artículo tiene como principal objetivo analizar el impacto que tuvo la aplicación de la IFRS 16 en el sector de aerolíneas. Para tal fin, se tomaron como referencia los datos presentados de los activos por derechos de uso, del pasivo por arrendamiento, de la depreciación y amortización, de los costos financieros y de los pagos por arrendamiento que las compañías seleccionadas mostraron en sus Estados Financieros en la fecha de aplicación inicial de la norma. De igual forma se analizaron algunas razones financieras, como Apalancamiento (Pasivo total/Activos totales), ROE (rendimiento sobre el capital), ROA (rendimiento sobre los activos), EBITDA y EBITDAR.

Las aerolíneas que se tomaron como ejemplo para este análisis son: Aeroméxico, International Consolidated Airlines Group (IAG), Ryanair Holdings (Ryanair) y Controladora Vuela Compañía de Aviación (Volaris).

Análisis de los activos por Derechos De Uso (DDU)

En el caso de Aeroméxico, los DDU por los activos arrendados representaron 28% del total de activos reconocidos en 2019, para IAG; este porcentaje representa 42% y para Ryanair 3%. En el caso de Volaris, la cifra del total de DDU con respecto al activo total reconocido en el estado de situación financiera representan 54 y 56% para 2019 y 2018, respectivamente. En este indicador, destaca el caso de Ryanair, ya que muestra el porcentaje menor de DDU con respecto al total de activos, esta situación se debe a que la mayor parte de la flota de aviones es propia y no arrendada.

Pasivo por arrendamiento

Acerca de los pasivos reconocidos por arrendamientos en el estado de situación financiera, en el caso de Aeroméxico los pasivos totales se incrementaron en 126% con respecto a 2018. En el caso de IAG, el aumento fue de 86%; en el caso de Ryanair fue de 5% y en el caso de Volaris el incremento fue de 64 y 70% para 2019 y 2018, respectivamente.

Depreciación y amortización

En este caso, los efectos en el estado de resultados muestran para Aeroméxico un incremento de 149% de la depreciación reconocida en 2019 con respecto al año 2018. Para IAG, el incremento fue de 68%, para Ryanair fue de 14% y para Volaris de 18%.

Costo financiero por arrendamiento

En el caso del costo financiero reconocido en el estado de resultado integral, Aeroméxico mostró un incremento de 73%, IAG un incremento de 240%, Ryanair mostró una disminución de 2% y Volaris un incremento de 21%.

Pagos por arrendamientos

Los efectos observados en el estado de flujos de efectivo por los pagos que las aerolíneas tuvieron que hacer por concepto de arrendamiento, se muestran ahora en las actividades de financiamiento y no en las actividades de operación. En el caso de Aeroméxico representaron 37% del total de activos circulantes, en el caso de IAG los pagos por arrendamiento se incrementaron en 83%, en el caso de Ryanair no hubo cambio y en el caso de Volaris se incrementaron en 14%.

Apalancamiento

Con respecto al apalancamiento, Aeroméxico tenía un indicador de 84.82% para el año 2018 y para 2019 este indicador se incrementó a 94.28%. Para IAG, el

El sector que más se vio afectado por la implementación de la IFRS 16 fue el de la aviación, el retail y, en general, el de los transportes

apalancamiento en 2018 fue de 76% y para 2019 de 81%, mostrando también un incremento. En el caso de Ryanair, el apalancamiento en 2018 fue de 64% y para 2019 de 61%, mostrando una disminución. Finalmente, en el caso de Volaris, el apalancamiento también disminuyó, pasando de 95 a 91%. En este caso, los resultados son mixtos, por lo que no se puede concluir que en todos los casos se experimentó un incremento en el apalancamiento.

Rendimiento sobre el capital (ROE)

Este indicador, en general, nos muestra el rendimiento que los accionistas tuvieron en un periodo contable derivado de la generación de utilidades de la compañía con respecto al monto del capital invertido. En el caso de Aeroméxico, este indicador no muestra un rendimiento positivo, sino que muestra un rendimiento negativo pasando de -16 a -41%.³ Para IAG la ROE muestra una tendencia a la baja, pasando de 43% en 2018 a 25% en 2019. En el caso de Ryanair, la ROE también mostró una disminución de 32 a 17%. Finalmente, en el caso de Volaris, la ROE aumentó pasando de -35 a 48%. En el caso de Volaris, la ROE aumentó debido a que en 2019 la compañía aumentó sus ingresos operativos en 27%.

Rendimiento sobre los activos (ROA)

Este indicador, en general, nos muestra el rendimiento que la entidad tuvo con respecto al monto total de sus activos en un periodo contable. En el caso de

Aeroméxico, este indicador no muestra un rendimiento positivo, sino un rendimiento negativo, pasando de -2.4 a -2.3%. Para IAG, la ROA muestra una tendencia a la baja, pasando de 10% en 2018 a 5% en 2019. En el caso de Ryanair, la ROA también mostró una disminución de 12 a 7%. Finalmente, en el caso de Volaris, la ROE aumentó, pasando de -2 a 4%. En el caso de Volaris, la ROE aumentó debido a que en 2019 la compañía aumentó sus ingresos operativos en 27%.

EBITDA

En el caso de Aeroméxico, la EBITDA de 2019 muestra un incremento de 100% con respecto a la obtenida en 2018. IAG muestra una disminución ligera de 2%; en el caso de Ryanair también disminuye en 26% y para el caso de Volaris, la EBITDA aumenta 92%. Cabe aclarar que la EBITDA se determinó ajustando la utilidad o pérdida neta con los impuestos a la utilidad, con los gastos financieros y con la depreciación y amortización. En el caso de Aeroméxico y de Volaris, este indicador mostró un aumento debido al ajuste que se hizo a la utilidad neta por la depreciación y la amortización.

EBITDAR

En el caso de Aeroméxico, la EBITDAR de 2019 muestra un incremento de 39% con respecto a la obtenida en el año 2018. IAG muestra una disminución de 9%, en el caso de Ryanair también disminuye 25% y, para el caso de Volaris, la EBITDAR aumenta 77%. Cabe aclarar que la EBITDAR se determinó ajustando la EBITDA por la renta de equipo de vuelo, que cada una de las compañías reflejó o en su estado de resultado integral o en las notas a los estados financieros. En el caso de Aeroméxico y de Volaris, este indicador mostró un aumento debido al ajuste que se hizo a la utilidad neta por la depreciación y la amortización en la EBITDA.

Es importante notar que Aeroméxico, IAG y Ryanair aplicaron la IFRS 16 siguiendo el método retrospectivo modificado, el cual implica que el efecto acumulado de aplicación inicial se reconoce como un ajuste al saldo de apertura de las utilidades acumuladas. Volaris fue la única empresa que decidió aplicar, de manera inicial, la IFRS 16, siguiendo el método retrospectivo total, lo que implica que ajustó de manera retrospectiva todos los periodos anteriores al que se informa; es decir, los estados financieros que se presentan de manera comparativa se encuentran reformulados. Por este motivo, los estados financieros de Volaris presentan efectos más suavizados tanto en sus razones financieras como en las cifras de los estados financieros.

Finalmente, aunque los resultados observados son mixtos, es decir, que las aerolíneas no observaron efectos negativos o positivos en todos los casos, sí se puede afirmar que la aplicación inicial de la IFRS 16 implicó el reconocimiento de activos y pasivos que anteriormente no presentaban. De igual forma, los accionistas vieron disminuido su patrimonio debido a que los efectos de aplicación inicial de la norma se reflejaron directamente en las utilidades acumuladas, independientemente del método aplicado. ☞

1 EY, 2021. "How the leases standard is impacting company balance sheets". Disponible en: [https://www.ey.com/en_gl/ifrs/how-the-leases-standard-impacts-company-balance-sheets] Consultado en noviembre de 2021.

2 En otras palabras, reducir el número de arrendamientos "Fuera de balance" o por su concepto en inglés "Off-Balance sheet".

3 Cabe aclarar que Aeroméxico, en 2020 inició un proceso de reestructuración financiera por medio del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos de América.

Referencias

EY, 2021. "How leases standard is impacting company balance sheets". Disponible en: [https://www.ey.com/en_gl/ifrs/how-the-leases-standard-impacts-company-balance-sheets]. Consultado en noviembre de 2021.

IFRS Foundation, 2021. "IFRS 16, Leases". Disponible en: [<https://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ifrs-16-leases.html/content/dam/ifrs/publications/html-standards/english/2021/issued/ifrs16/>]. Consultado en noviembre de 2021.