



DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i1.1742>

Ciencias Técnicas y Aplicadas
Artículo de investigación

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

Air commercial international connectivity: Comparative analysis in between the International Airport Mariscal Sucre, El Dorado and Arturo Merino Benítez (2017-2019)

Conectividade aérea comercial internacional: análise comparativa - Aeroporto Internacional Mariscal Sucre versus El Dorado e Arturo Merino Benítez (2017-2019)

María Gracia Ribadeneira-Páez ^I
mgrp1897@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-7654-2947>

Oswaldo Sebastián Vega-Pérez ^{II}
sebastian.vega925@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-0096-5219>

Jonathan Luis Cruz-Pierard ^{III}
jonathan.cruz@ute.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-6960-2662>

Correspondencia: mgrp1897@gmail.com

***Recibido:** 20 de diciembre de 2020 ***Aceptado:** 20 de enero de 2021 * **Publicado:** 10 de febrero del 2021

- I. Licenciada en Administración de Empresas Turísticas y Conservación Ambiental, Investigadora independiente, Quito, Ecuador.
- II. Ingeniero en Gestión Turística y Preservación Ambiental, Magíster en Mercadotecnia, Docente Universidad UTE, Quito, Ecuador.
- III. Licenciado en Administración de Empresas de Turismo, Magíster en Gestión Turística, Docente Universidad UTE, Quito, Ecuador.

Resumen

El presente trabajo de investigación corresponde a un estudio de enfoque cualitativo de tipo exploratorio y descriptivo, en donde se desarrolló un análisis de los elementos que conforman la conectividad aerocomercial internacional de pasajeros en torno a los aeropuertos internacionales Mariscal Sucre de Quito, El Dorado de Bogotá y Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile durante el periodo 2017-2019, para dimensionar la conectividad del primero en relación a los otros dos, como una recopilación de información cualitativa y cuantitativa de fuentes secundarias.

Palabras clave: Conectividad; aeropuertos; aerolíneas; destinos; pasajeros.

Abstract

This research work corresponds to a study with a qualitative, exploratory and descriptive approach, where an analysis of the elements that build up the international passenger air connectivity around the Mariscal Sucre of Quito, El Dorado of Bogotá and Arturo Merino Benitez from Santiago de Chile international airports was made during the 2017-2019 period, to measure the connectivity of the first in relation to the other two, as a compilation of qualitative and quantitative information from secondary sources.

Keywords: Connectivity; airports; airlines; destinations; passengers.

Resumo

Este trabalho de investigação corresponde a um estudo de abordagem qualitativa de tipo exploratório e descritivo, onde foi desenvolvida uma análise dos elementos que compõem a conectividade aérea comercial internacional de passageiros em torno dos aeroportos internacionais Mariscal Sucre em Quito, El Dorado em Bogotá e Arturo Merino Benitez em Santiago do Chile durante o período 2017-2019, para dimensionar a conectividade do primeiro em relação aos outros dois, como uma recolha de informação qualitativa e quantitativa de fontes secundárias.

Palavras-chave: Conectividade; aeroportos; companhias aéreas; destinos; passageiros.

Introducción

Según un estudio realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] (2017), el transporte aéreo ha demostrado ser un motor de desarrollo económico e inyector de

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

inversión extranjera, que, basado en el transporte de pasajeros y carga, es un generador de millones de empleos directos, en aeropuertos y aerolíneas, e indirectos, en prestadores de servicios, como transporte, alojamiento y alimentación, así como también, ser un facilitador de la actividad turística al permitir la conectividad entre personas y empresas.

Por consiguiente, la importancia del transporte aéreo comercial como fuente dinamizadora del desarrollo económico y turístico, dentro del Ecuador e internacionalmente, ha sido evidente y según lo afirma la Asociación Internacional de Transporte Aéreo [IATA] (2019), representó el 3,2% del Producto Interno Bruto [PIB] del país, con un aporte de 3 200 millones de dólares, sustentando 207 mil empleos directos a nivel nacional.

De igual forma, mediante el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, la creación de empleos y desarrollo turístico desde el 2016 han generado significativos ingresos (Aeropuerto Internacional de Quito, 2018), convirtiéndose en un elemento clave para la conectividad del país, a través del nacimiento e inserción de aerolíneas, hoy en día cerradas o modificadas, que han llevado a cabo su actividad en vuelos domésticos e internacionales de transporte de pasajeros y carga (Aráuz & Fernández, 1999).

Por lo tanto, la presente investigación parte de la revisión bibliográfica como fundamento teórico de investigación haciendo referencia a la conectividad aerocomercial de pasajeros y sus elementos bajo la problemática en el retraso de estudios y aplicación de planes de desarrollo de rutas y frecuencias de vuelo como herramientas clave para la ampliación de la conectividad del aeropuerto de Quito, así como la escasez de publicaciones oficiales abiertas al público y la carencia de contraste entre ellas, realizada por empresas privadas y públicas, que frenan las investigaciones externas de conectividad.

Metodología

El enfoque de investigación utilizado ha sido el cualitativo, para describir la aproximación más exacta hacia el fenómeno de estudio. De la misma manera, se utilizaron los tipos de investigación exploratorio y descriptivo, al investigar un tema de poco conocimiento general que sirve de base para el desarrollo de futuros estudios; y buscar especificar características del fenómeno de estudio a través del análisis de datos secundarios cualitativamente. Por lo que, se utilizó el método analítico al descomponer el fenómeno de estudio en sus partes para facilitar su estudio individual, y el

método inductivo, que permite tomar conclusiones particulares para producir una conclusión general de un tema.

Por los motivos de origen de esta investigación, se empleó la revisión de fuentes secundarias de información (bibliográficas) como la técnica para argumentar la base teórica de la investigación, en cuanto a conectividad aerocomercial internacional de pasajeros y sus variables independientes (políticas, aerocomerciales, aerolíneas, destinos y pasajeros). Por lo que, la búsqueda, revisión y selección de información para fundamentar la investigación fue realizada en base a publicaciones de páginas web oficiales de los aeropuertos seleccionados y sus dependencias gubernamentales, tesis de posgrado relativas al tema, y organismos aéreos oficiales como: la Organización Internacional de Aviación Civil [OACI], IATA y Direcciones Generales de Aviación Civil de cada país objeto de investigación, además de publicaciones emitidas por la CEPAL y boletines de tráfico aéreo, validadas y procesadas a través de fichas bibliográficas y criterios de confiabilidad de la información.

Resultados y discusión

Los resultados obtenidos durante la investigación, para cada uno de los aeropuertos seleccionados para el estudio, se presentan y analizan a continuación.

Políticas aerocomerciales

En relación a la primera variable independiente, las políticas aerocomerciales buscan mejorar las relaciones internacionales económicas y de conectividad de los países alrededor del mundo, destacándose la política de cielos abiertos como la liberación del espacio aéreo para la entrada de nuevas aerolíneas y como la política aerocomercial que influencia directamente en la generación de conectividad.

Por lo que, se determinó que el Ecuador obtuvo liberación total de su espacio aéreo 7 años después de que Colombia lo hiciera y 39 años más tarde que Chile, reflejando su ventaja tardía frente a los otros dos en el número de aerolíneas expuestos posteriormente.

Aeropuertos

En cuanto a la segunda variable independiente se refiere, se describen y analizan las especificaciones técnicas de cada uno de los aeropuertos seleccionados, mismas que implican: el número y tamaño de terminales de pasajeros, número y tamaño de pistas existentes y la capacidad máxima de pasajeros de cada aeropuerto.

Tabla 1: Comparación de especificaciones técnicas entre aeropuertos

Aeropuerto	Número de terminales de pasajeros	Dimensión del terminal unificado	Número de pistas	Tamaño de pistas	Capacidad de pasajeros
Quito	1	52 430	1	4 098	5 000 000
Bogotá	2	173 000	2	3 800 (c/u)	43 000 000
Santiago de Chile	2	320 0000	2	3 750 y 3800	30 000 000

Fuente: Elaboración propia

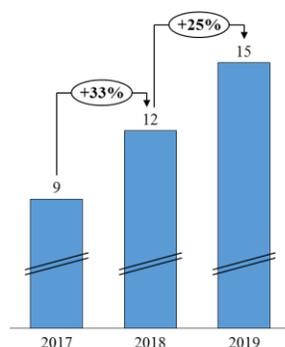
De esta manera, demostrándose en la tabla anterior, que al compararse las dimensiones técnicas de los tres aeropuertos, se evidencia que el de Quito es el más pequeño y con menor capacidad de pasajeros, considerando que el aeropuerto de Bogotá y Santiago de Chile tienen dos terminales cada uno (nacional e internacional), dos pistas de aterrizaje y una capacidad máxima de pasajeros muy por encima de la capacidad de pasajeros del aeropuerto de Quito (5 millones), en promedio con este aeropuerto representando a penas el 12% de la capacidad máxima del Aeropuerto Internacional El Dorado y el 17% de la del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez.

Aerolíneas comerciales de transporte de pasajeros

En cuanto al análisis de esta variable, se han considerado solamente las aerolíneas de transporte de pasajeros con operación internacional directa en los últimos tres años desde y hacia cada aeropuerto, exponiéndose a continuación en las siguientes gráficas.

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

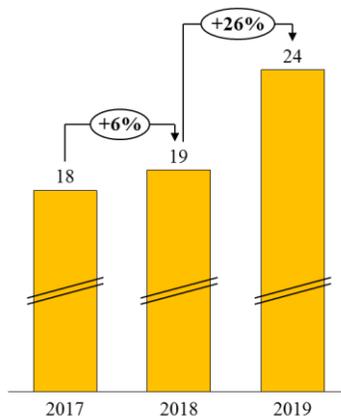
Figura 1: Evolución de aerolíneas de pasajeros con operación internacional directa desde/ hacia el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (2017-2019)



Fuente: Elaboración propia

Como se observa en la figura anterior, las aerolíneas con vuelos internacionales directos que han operado en los últimos tres años, desde y hacia el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, han presentado una evolución positiva con una variación de +33% en el 2018, y de +25% en el 2019, ambos con respecto al año anterior. Con un aumento de 3 aerolíneas para el primer año y de 4 para el 2019, con la salida de Tame EP, aerolínea de bandera del Ecuador, para ese mismo año, con una inserción total de 7 aerolíneas nuevas.

Figura 2: Evolución de aerolíneas de pasajeros con operación internacional directa desde/ hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado (2017-2019)



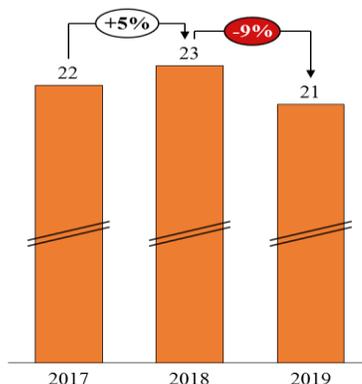
Fuente: Elaboración propia

De la misma manera, como se observa en la figura 5, las aerolíneas con vuelos internacionales directos que han operado en los últimos tres años, desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado, han presentado una evolución positiva con una variación de +6% para el 2018, con

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

respecto al 2017, y de +26% para el 2019, con respecto al 2018. Por lo que, que hubo un aumento de 1 y 6 aerolíneas para cada año, arrojando una inserción total de 7 aerolíneas nuevas, también con la salida de Tame para el mismo año.

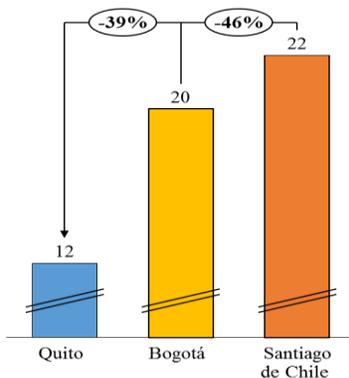
Figura 3: Evolución de aerolíneas de pasajeros con operación internacional directa desde/ hacia el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (2017-2019)



Fuente: Elaboración propia

Asimismo, como se observa en la figura anterior, las aerolíneas con vuelos internacionales directos que han operado en los últimos tres años, desde y hacia el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, han presentado una evolución positiva para 2018, con una variación de +5% con respecto al 2017, y una negativa del -9% para el 2019 con respecto al 2018, evidenciado en el aumento de una aerolínea para el 2018 y a disminución de 2 para el 2019, y la reducción total de una aerolínea desde el primer año de referencia (2017).

Figura 4: Promedio del número de aerolíneas de pasajeros con operación directa por aeropuerto (2017-2019)



Fuente: Elaboración propia

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

Por lo tanto, se hace evidente que durante los tres años de estudio, desde y hacia el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre operan menos aerolíneas que desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado y que el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, con un promedio de 12, 20 y 22 aerolíneas por aeropuerto, que muestran una variación de -39% y -46% para el aeropuerto de Quito, con respecto al de Bogotá y Santiago de Chile, con una diferencia de 8 y 10 aerolíneas menos.

Destinos

Con el objetivo de facilitar el entendimiento de los resultados obtenidos en la cuarta variable independiente del estudio, se tomó en consideración su exposición de la siguiente manera: destinos internacionales directos operados desde y hacia cada uno de los aeropuertos seleccionados y el total de destinos internacionales directos clasificados por las áreas y sub-áreas geográficas establecidas por la IATA.

Destinos internacionales directos por aeropuerto

Para la identificación de los destinos internacionales directos operados desde y hacia cada aeropuerto seleccionado se muestra la información independientemente de la aerolínea, ya que existe más de una compañía aérea operando el mismo destino, esto con el objetivo de determinar el número real de destinos. Mostrándose a continuación los destinos internacionales directos operados desde y hacia el aeropuerto de Quito para los años 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

Tabla 2: Destinos internacionales directos – Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (2017-2019)

Destinos		
2017	2018	2019
Bogotá	Bogotá	Bogotá
Lima	Lima	Lima
Santiago de Chile	Santiago de Chile	Santiago de Chile
San Salvador	San Salvador	San Salvador
Panamá	Panamá	Panamá
La Habana	-	-
Nueva York	Nueva York	Nueva York
Houston	Houston	Houston
Miami	Miami	Miami
Fort Lauderdale	Fort Lauderdale	Fort Lauderdale
Atlanta	Atlanta	Atlanta

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

Madrid	Madrid	Madrid
-	São Paulo	São Paulo
-	Ciudad de México	Ciudad de México
-	-	Toronto
-	-	París
12	13	15

Fuente: Elaboración propia

En la tabla anterior se evidencia que para el 2017 hubo un total de 12 destinos internacionales, para el 2018 aumentaron a 13 tras la suma de São Paulo y Ciudad de México, y que, para el 2019 contabilizaron 15 destinos internacionales por la apertura de rutas hacia Toronto y París, con la salida de La Habana del margen de operación para los últimos dos años.

Al igual que en el aeropuerto anterior, para el Aeropuerto Internacional El Dorado también se presentan a continuación los destinos internacionales directos operados para los años 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

Tabla 3: Destinos internacionales directos – Aeropuerto Internacional El Dorado (2017-2019)

DESTINOS		
2017	2018	2019
Quito	Quito	Quito
Bogotá	Bogotá	Bogotá
Lima	Lima	Lima
Cuzco	Cuzco	Cuzco
Caracas	Caracas	Caracas
Santiago de Chile	Santiago de Chile	Santiago de Chile
Panamá	Panamá	Panamá
El Salvador	El Salvador	El Salvador
Montevideo	Montevideo	Montevideo
São Paulo	São Paulo	São Paulo
San José	San José	San José
Ciudad de México	Ciudad de México	Ciudad de México
Cancún	Cancún	Cancún
Miami	Miami	Miami
Houston	Houston	Houston
Nueva York	Nueva York	Nueva York
Fort Lauderdale	Fort Lauderdale	Fort Lauderdale
Washington D.C	Washington D.C	Washington D.C
Orlando	Orlando	Orlando
Atlanta	Atlanta	Atlanta
Madrid	Madrid	Madrid
Barcelona	Barcelona	Barcelona
Londres	Londres	Londres
Ámsterdam	Ámsterdam	Ámsterdam
París	París	París

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt
-	Múnich	Múnich
-	Chicago	Chicago
-	Newark	-
-	Boston	Boston
-	Santa Cruz de la Sierra	-
-	Curazao	-
-	Toronto	Toronto
-	-	Guatemala
-	-	Asunción
-	-	La Habana
-	-	Ezeiza
26	33	34

Fuente:Elaboración propia

A diferencia del aeropuerto de Quito, la tabla anterior muestra que el aeropuerto de Bogotá opera más destinos internacionales que para el 2017 contabilizaron un total de 26, para el 2018 aumentaron a 33, tras la suma de 7 destinos más (Múnich, Chicago, Newark, Boston, Santa Cruz de la Sierra, Curazao y Toronto), y que, para el 2019 fueron 34, debido a la apertura de rutas hacia La Habana y Ezeiza, a pesar de la suspensión de operación hacia destinos como Newark, Santa Cruz de la Sierra y Curazao.

Al igual que en el aeropuerto anterior, para el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez también se presentan a continuación los destinos internacionales directos operados para los años 2017, 2018 y 2019 respectivamente.

Tabla 4: Destinos internacionales directos – Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (2017-2019)

DESTINOS		
2017	2018	2019
Bogotá	Bogotá	Bogotá
Lima	Lima	Lima
La Paz	La Paz	La Paz
Santa Cruz	Santa Cruz	Santa Cruz
Asunción	Asunción	Asunción
Buenos Aires	Buenos Aires	Buenos Aires
Córdoba	Córdoba	Córdoba
Mendoza	Mendoza	Mendoza
Puerto Stanley	Puerto Stanley	Puerto Stanley
Neuquén	Neuquén	Neuquén
San Juan	San Juan	-
Punta del Este	Punta del Este	-
Rosario	Rosario	-
Montevideo	Montevideo	Montevideo

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

São Paulo	São Paulo	São Paulo
Río de Janeiro	Río de Janeiro	Río de Janeiro
Florianópolis	-	-
Porto Alegre	-	Porto Alegre
Iguazú	-	-
Panamá	Panamá	Panamá
Punta Cana	Punta Cana	-
San José	-	San José
Ciudad de México	Ciudad de México	Ciudad de México
Cancún	Cancún	Cancún
Toronto	Toronto	Toronto
Miami	Miami	Miami
Puerto Príncipe	-	-
Washington D.C	Washington D.C	Washington D.C
New York	New York	New York
Los Ángeles	Los Ángeles	Los Ángeles
Orlando	Orlando	Orlando
Houston	Houston	Houston
Dallas	Dallas	Dallas
Atlanta	Atlanta	Atlanta
Madrid	Madrid	Madrid
Barcelona	Barcelona	Barcelona
Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt
París	París	París
Roma	Roma	Roma
Ámsterdam	Ámsterdam	Ámsterdam
Londres	Londres	Londres
Papeete	Papeete	Papeete
Sídney	Sídney	Sídney
Auckland	Auckland	Auckland
-	Tucumán	Tucumán
-	Melbourne	Melbourne
-	Cuzco	Cuzco
-	Pisco	Pisco
-	-	Quito
-	-	Arequipa
-	-	Tel Aviv
44	43	44

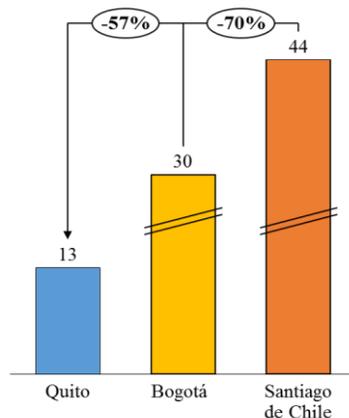
Fuente: Elaboración propia

A diferencia de los otros dos aeropuertos, la tabla anterior muestra que el aeropuerto de Santiago de Chile opera más destinos internacionales que cada uno de ellos, que para el 2017 fueron 44, para el 2018 fueron 43 y para el 2019 de 44. Esto se debe a la variación en los destinos existentes en cada año, en donde, para el 2018 se dejaron de operar 5 destinos (San José, Puerto Príncipe, Florianópolis, Porto Alegre e Iguazú), los cuales que fueron reemplazados por 4 destinos nuevos

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

(Tucumán, Melbourne, Cuzco y Pisco) y para el 2019, se cerraron 4 destinos más (San Juan, Punta del Este, Rosario y Punta Cana) reemplazados por San José Quito, Arequipa y Tel Aviv.

Figura 5: Promedio del número de destinos directos internacionales por aeropuerto (2017-2019)



Fuente: Elaboración propia

De esta manera, se demuestra que el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre opera una menor cantidad de destinos que los otros dos aeropuertos. Con un promedio de 13, 30 y 44 destinos por aeropuerto durante el periodo de estudio, se muestra una variación de -57% y -70% para el aeropuerto de Quito, y una diferencia de 17 y 31 destinos menos frente al Aeropuerto Internacional El Dorado y al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, respectivamente.

Destinos por distribución geográfica IATA

La IATA (2008), ha dividido al mundo geográficamente en tres áreas o zonas con respectivas sub-áreas, conocidas también como TC1, TC2 y TC3, haciendo referencia a sus siglas en inglés Tariff Confrences, con el objetivo de generar un mejor entendimiento acerca de las rutas que hacen las líneas aéreas y el cálculo de sus tarifas basadas en la geografía; este organismo internacional de control aéreo lo expresa de la siguiente manera:

- **Área o zona 1:**

Sub-área 1) Norteamérica (incluyendo México y Groenlandia)

Sub-área 2) Centroamérica

Sub-área 3) Islas del Caribe

Sub-área 4) Sudamérica (incluyendo Panamá)

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

- **Área o zona 2:**

Sub-área 1) Europa

Sub-área 2) África

Sub-área 3) Medio Oriente

- **Área o zona 3:**

Sub-área 1) Sudeste asiático

Sub-área 2) subcontinente sur asiático

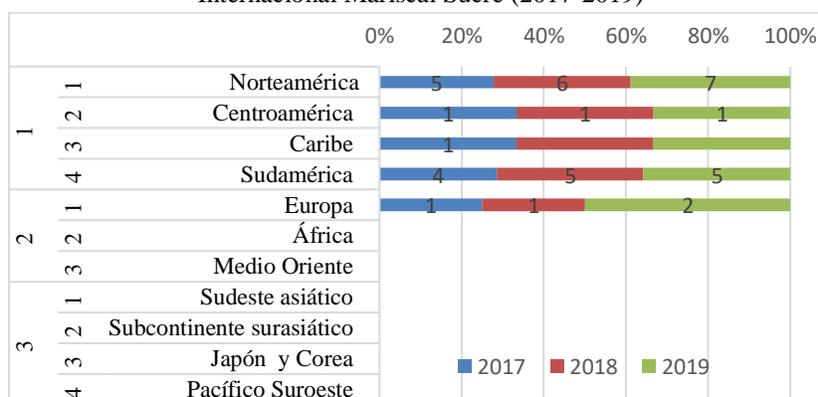
Sub-área 3) Japón y Corea

Sub-área 4) Pacífico suroeste

Por lo que, a continuación se muestran los siguientes gráficos que contabilizan el número total de destinos internacionales directos desde y hacia cada uno de los aeropuertos seleccionados, independientemente de la aerolínea que los opere, bajo los criterios de distribución geográfica, por áreas y sub-áreas, estipulados por la IATA.

Es importante mencionar que la información presentada a continuación contabiliza una sola vez cada destino, sin tomar en cuenta que puede haber más de una aerolínea operando el mismo destino.

Figura 6: Destinos internacionales con operación directa por distribución geográfica IATA – Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (2017-2019)

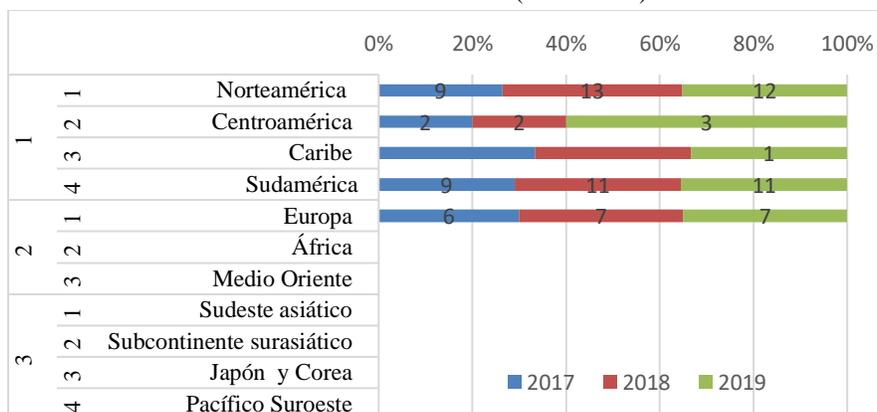


Fuente: Elaboración propia

En la figura anterior se observa que el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, para el periodo de estudio, concentra en promedio el 95% de su operación internacional con vuelos directos en el área 1, en donde se destacan destinos hacia Norte y Sudamérica, mientras que, los únicos destinos fuera del área 1 pertenece a la sub área de Europa, dentro del área 2, con el 5% restante.

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

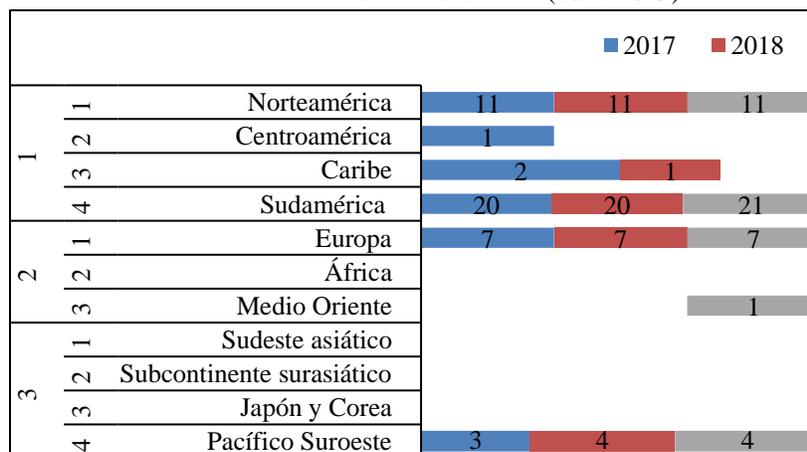
Figura 7: Destinos internacionales con operación directa por distribución geográfica IATA – Aeropuerto Internacional El Dorado (2017-2019)



Fuente: Elaboración propia

Al igual que el anterior aeropuerto, en la figura anterior se observa que el Aeropuerto Internacional El Dorado concentra en promedio el 78% de su operación internacional con vuelos directos en el área 1, destacándose vuelos hacia Norteamérica y Sudamérica, mientras que, los únicos destinos fuera del área 1 pertenece a la sub área de Europa, dentro del área 2, con el 22% restante. Por otro lado, en el 2019 se contabilizó la aparición de un nuevo destino para el Caribe y se aumentó el número de destinos manejados en cada sub-área, con la salvedad del Sudamérica y Europa que se mantuvieron en 11 y 7, respectivamente.

Figura 8: Destinos internacionales con operación directa por distribución geográfica IATA – Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (2017-2019)



Fuente: Elaboración propia

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

Por otro lado, en la figura anterior se observa que el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez concentran en promedio el 75% de su operación internacional con vuelos directos en el área 1, destacándose vuelos hacia Norteamérica y Sudamérica, mientras que, los demás destinos fuera del área 1 se reparten en la sub-área de Europa y Medio Oriente, dentro del área 2, con el 17% y el Pacífico Suroeste, dentro del área 3, con el 8% restante. Por otro lado, en el 2019 se contabilizó la aparición de un destino para el Medio Oriente y se mantuvo el número de destinos manejados en cada sub-área, con la salvedad del el Caribe, que redujo su operación para el 2018 y salió de la lista de destinos internacionales manejados por este aeropuerto para el 2019.

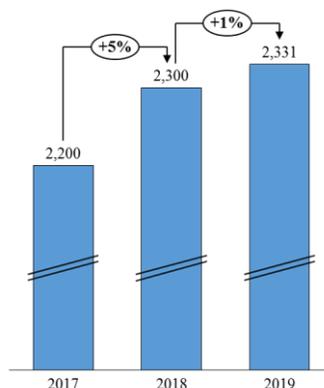
Por lo tanto, se manifiesta que el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre concentra su operación internacional directa en Norte y Sudamérica, al igual que los otros dos aeropuertos. Sin embargo, éste sigue siendo el que menor conectividad aérea por destinos y regiones geográficas abarca, ya que en el caso del Aeropuerto Internacional El Dorado se evidencia una mayor concentración de operación a destinos en Europa, así como el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, quien también ha logrado expandir su conectividad a destinos más lejanos que, por ubicación y capacidad infraestructural, el aeropuerto de Quito no maneja.

Pasajeros

Para el análisis de la última variable independiente, se ha tomado en consideración el número de pasajeros internacionales llegados y salidos desde y hacia cada uno de los aeropuertos seleccionados. Por lo que, a continuación se presentan los gráficos pertinentes referentes al tema. En el caso de Ecuador, Tenesaca & Quisnancela (2017), afirman que para dicho año hubo un total 2.2 millones de pasajeros que ingresaron y salieron del país, internacionalmente, desde el aeropuerto de Quito. Según Hidalgo y Tenesaca (2019), para el 2018, el número de pasajeros que entraron y salieron internacionalmente por el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre fue de 2.3 millones, mientras que en el 2019, el número fue de 2 330 742 (AeroLatinNews, 2020).

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

Figura 8: Número de llegadas y salidas internacionales de pasajeros (en millones) del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (2017-2019)

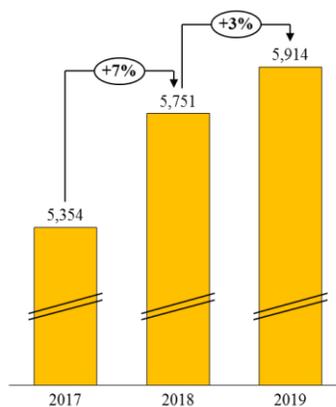


Fuente: Elaboración propia

De esta manera, se puede observar en la figura anterior que el número de pasajeros ingresados y salidos internacionalmente del aeropuerto de Quito presenta una variación positiva del +5% para el 2018 y de +1% para el 2019, tomándose como referencia el año anterior respectivamente.

Por otra parte, dentro del Aeropuerto Internacional El Dorado, se movilizaron 5 353 958 salidas internacionales de pasajeros en el 2017, para el 2018, 5 751 211 pasajeros y 5 914 342 pasajeros para el 2019, conectándolo con múltiples destinos internacionales (El Dorado, 2020).

Figura 9: Número de llegadas y salidas internacionales de pasajeros (en millones) del Aeropuerto Internacional El Dorado (2017-2019)



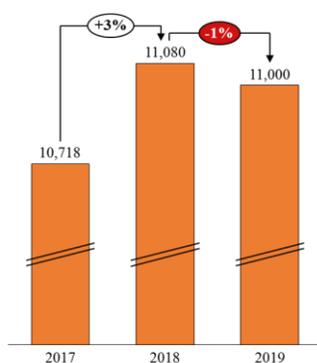
Fuente: Elaboración propia

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

De esta manera, en la figura anterior se puede observar que el número de pasajeros ingresados y salidos internacionalmente del aeropuerto de Bogotá presenta una variación positiva de +7% para el 2018, y de +3% para el 2019, tomándose como referencia el año anterior respectivamente.

Por otro lado, en el caso del aeropuerto internacional de Chile, se han movilizado aproximadamente 10 718 464 pasajeros en 2017, 11 080 149 pasajeros en el 2018 (JAC, 2020), y que para el 2019 fueron 11 000 491 (Aeropuerto de Santiago- Nuevo Pudahuel, 2019).

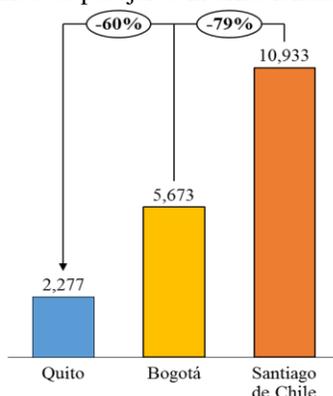
Figura 11: Número de llegadas y salidas internacionales de pasajeros (en millones) del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (2017-2019)



Fuente: Elaboración propia

Es así como, en la figura anterior se observa que el número de pasajeros ingresados y salidos internacionalmente del aeropuerto de Santiago Chile presenta una variación positiva de +3% para el 2018, y una negativa del -1% para el 2019, tomándose como referencia el año anterior respectivamente.

Figura 12: Promedio de tráfico de pasajeros internacionales por aeropuerto (en millones)



Fuente: Elaboración propia

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

Por lo cual, se observa que el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, durante el periodo de estudio, ha presentado un tráfico de pasajeros internacionales promedio mucho menor que el Aeropuerto Internacional El Dorado y el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, con una diferencia total de -3,4 millones de pasajeros y -8,7 millones de pasajeros, respectivamente y una variación de -60% y -79%, para el aeropuerto de Quito frente a los otros dos aeropuertos.

Una vez expuestos los resultados obtenidos del presente estudio, se procede a analizar la discusión, en donde se puede evidenciar que el nivel de conectividad aerocomercial internacional de los aeropuertos dependen del desarrollo de los elementos que conforman el tráfico aéreo comercial (aerolíneas, aeropuertos y pasajeros) y la conectividad internacional: los destinos, el tamaño del, el número de destinos servidos por las aerolíneas y la política de liberación de cielos (IATA, 2017, citado en Bottini & Morphet, 2017).

Políticas aerocomerciales

En cuanto a las políticas aerocomerciales, definidas como las medidas aplicadas por un Estado para resolver problemáticas de tipo aéreo de manera internacional, basada en normas aprobadas de manera legal en una ley (Palacín, 2011 citado en Celis Silva, 2016), se concuerda con la afirmación de la CEPAL (2015) y Larenas (2017), a través de la evidencia reflejada mediante el número de aerolíneas que han ingresado al Ecuador desde la aceptación de la política de cielos abiertos.

Aeropuertos

En cuanto a los aeropuertos, se afirma lo estipulado por Agostini (2012) y Acero, Fajardo y Romero (2017), con respecto a la accesibilidad que deben tener para pasajeros y aerolíneas, bajo la consigna de que los aeropuertos son plataformas físicas que deben ser accesibles para pasajeros y aerolíneas, para poder garantizar su conectividad y competitividad, así como también, ser el punto de conexión entre rutas y aerolíneas, pasando de ser solamente pistas de aterrizaje o terminales, a sitios de conexión de pasajeros y oportunidades de comercio entre empresas y aerolíneas, constituyéndose como la base estructural para la producción aérea, ya que al ser el aeropuerto de Quito el más pequeño de los 3 y con una menor capacidad de pasajeros, entonces resulta menos accesible que los otros 2.

Aerolíneas comerciales de transporte de pasajeros

Tomándose en cuenta lo estipulado por Acero, Fajardo y Romero (2017), en cuanto al incremento de la conectividad por la importancia en el manejo e inauguración de rutas comerciales e inserción de nuevas aerolíneas, se considera acertada su afirmación al resultado del aeropuerto de Quito con una menor cantidad de aerolíneas en operación frente a los otros dos, así como también la cantidad de rutas y destinos operados.

Destinos

Se concuerda con lo estipulado por Bottini y Morphet (2017), con respecto a que a mayor variedad de destinos directos disponibles mayor será la conectividad que se tenga, evidenciado en la diferencia surgida en la cantidad de destinos y rutas operados por el aeropuerto de Quito frente al aeropuerto de Bogotá y Santiago de Chile.

Pasajeros

En cuanto a pasajeros, se asevera la afirmación de Acero, Fajardo y Romero (2017), basándose en ser el factor calve para que el tráfico aéreo comercial se desarrolle se bajo el incremento del número de aerolíneas también acrecenta el de pasajeros, ocasionando un aumento en la rentabilidad de la industria con mayor conectividad a través del resultado obtenido en el número de aerolíneas que fueron añadiéndose a la lista de operación internacional en cada uno de los aeropuertos para cada año de estudio, y que incrementa el número de pasajeros.

Conclusiones

En base al estudio realizado se concluye que la conectividad aerocomercial internacional de pasajeros posee cinco elementos de los que depende para desarrollarse (políticas aerocomerciales, aeropuertos, aerolíneas, destinos, y pasajeros), siendo la del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre la que presentó el nivel más bajo conectividad frente al Aeropuerto Internacional El Dorado y el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, explicada bajo los siguientes parámetros: La política aerocomercial, primera variable independiente de estudio, pone de manifiesto que para promover el desarrollo de la conectividad internacional de pasajeros, la política de cielos abiertos es indispensable, evidenciando que, la aceptación tardía de Ecuador, frente a Colombia y Chile,

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

demuestran que cuanto menor tiempo un país la tenga vigente menor conectividad aérea internacional se producirá, debido al retraso en la entrada de nuevas aerolíneas que operen rutas hacia distintos destinos internacionales, impidiendo un desarrollo eficiente de la actividad aerocomercial.

De la misma manera, la infraestructura del aeropuerto se relaciona con el número de aerolíneas y el tráfico de pasajeros, ya que, al ser el aeropuerto de Quito el más pequeño en relación al aeropuerto de Bogotá y Santiago de Chile, se evidencia que mientras más pequeño sea el terminal de pasajeros y menor número de pistas, menor será el número de aerolíneas que operen, y consecuentemente, tendrá un menor número de tráfico de pasajeros y de conectividad internacional. Además, el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre presentó un menor número de destinos internacionales frente al Aeropuerto Internacional El Dorado y el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, evidenciando su relación con el tema de estudio, que reduce las alternativas de destinos internacionales.

Por este motivo, se sintetiza que este estudio logró evidenciar que existe una estrecha relación entre las políticas aerocomerciales, aeropuertos, destinos y aerolíneas reflejadas en el tráfico de pasajeros que se mueve en cada uno de los aeropuertos estudiados. Haciendo un importante hincapié sobre que una mayor conectividad aerocomercial internacional de pasajeros supone un mayor y mejor desarrollo económico, social y turístico de la ciudad en la que se desenvuelve.

Referencias

1. Acero, E., Fajardo, E., & Romero, H. (2017). El mercado de transporte aéreo en América Latina: una revisión de literatura. *Espacios*, 39(3). Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a18v39n03/a18v39n03p07.pdf>
2. AeroLatinNews. (2020). Ecuador: Más de 5 millones de pasajeros por el Aeropuerto de Quito en 2019. Obtenido de <https://aerolatinnews.com/aeropuertos/ecuador-mas-de-5-millones-de-pasajeros-por-el-aeropuerto-de-quito-en-2019/#:~:text=Aeropuertos-,Ecuador%3A%20M%C3%A1s%20de%205%20millones%20de%20pasajeros%20por,Aeropuerto%20de%20Quito%20en%202019&text=Fueron%20m%C3%A>
3. Aeropuerto de Santiago- Nuevo Pudahuel. (2019). Nuevo Terminal Internacional. Obtenido de <https://www.nuevopudahuel.cl/TerminalInternacional>

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

4. Agostini, C. (2012). El Mercado de Transporte Aéreo: Lecciones de Política de una Revisión de la Literatura. *Journal of Transport Literature*, 6(3), 239-277. Obtenido de <https://pdfs.semanticscholar.org/3782/a82ea152e702e8716a60d4bbce35acb4efd6.pdf>
5. Aráuz, S. & Fernández, A. (1999). El uso del pronóstico financiero ha servido para el crecimiento del sector de carga aérea en el Ecuador (Tesis de pregrado). Universidad Internacional SEK, Quito- Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.uisek.edu.ec/handle/123456789/2037>
6. Asociación Internacional de Transporte Aéreo [IATA]. (2008). IATA Tariff Confrencece Zones. Obtenido de http://www.swiss-cave-diving.ch/IATA-Baggage-Rules/IATA_TCs.pdf
7. Asociación Internacional de Transporte Aéreo [IATA]. (2019). El valor de la aviación en Ecuador. Obtenido de <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/ecuador--value-of-aviation---spanish-version/>
8. Bottini, C & Morphet, H. (2017). Connectivity and growth: Air connectivity: why it matters and how to support growth. Obtenido de <https://www.pwc.com/gx/en/industries/assets/connectivity-and-growth-2017-edition.pdf>
9. Celis Silva, L. (2016). Prácticas y perspectivas en conectividad aérea: análisis comparativo de Perú, Chile y Colombia. Lima: Academia Diplomática del Perú Javier Pérez Cuéllar. Obtenido de <http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/79/2016%20Tesis%20Celis%20Silva%20Leonardo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
10. Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL]. (2015). Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible(5), 341. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/S1500816_es.pdf?sequence=4&isAllowed=y
11. Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL]. (2017). Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y

Conectividad aerocomercial internacional: Análisis comparativo-Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre frente a El Dorado y Arturo Merino Benítez (2017-2019)

- propuestas de política(7), 359, 1-11. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43411/S1800006_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
12. El Dorado. (2020). Estadísticas. Obtenido de <https://eldorado.aero/aeropuerto/estadisticas/>
13. Hidalgo, G., & Tenesaca, F. (2019). Boletín Técnico. Análisis de Estadísticas de Transporte 2018(1-2019). Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2018/2018_ANET_BOLETIN.pdf
14. Junta de Aeronáutica Civil Chile [JAC]. (2020). Estadísticas Históricas. Obtenido de <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/estadisticas-historicas/>
15. Larenas, N. (2017). Ecuador aplica Política de Cielos Abiertos. Obtenido de <https://www.nlarenas.com/2017/12/ecuador-aplica-politicas-de-cielos-abiertos/>
16. Tenesaca, F., & Quisnancela, J. (2017). Boletín Técnico. Anuario de Estadísticas de Transporte 2017. Quito: Instituto Nacional de Estadística y Censos. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2017/2017_TRANSPORTE_BOLETIN.pdf

©2020 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.