

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Administración y Economía

**El aumento de personas extranjeras a la Comunidad
Andina de Naciones desde la entrada de aerolíneas de bajo
costo**

Proyecto de investigación

DIEGO JOSUE BARAHONA CARVAJAL

ECONOMÍA

Trabajo de titulación presentado como requisito
para la obtención del título de
Economista

Quito, 16 de julio de 2019

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
COLEGIO DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

**El aumento de personas extranjeras a la Comunidad
Andina de Naciones desde la entrada de aerolíneas de bajo
costo**

DIEGO JOSUE BARAHONA CARVAJAL

Calificación:

Nombre del profesor, Título académico

Sebastian Oleas, M.Sc.

Firma del profesor

Quito, 16 de julio de 2019

©DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante: _____

Nombres y apellidos: DIEGO JOSUE BARAHONA CARVAJAL

Código: 00117770

Cédula de Identidad: 1715380885

Lugar y fecha: Quito, 16 de julio de 2019

RESUMEN

El presente trabajo consiste en una investigación sobre el aumento de personas extranjeras en la Comunidad Andina de Naciones (Colombia, Ecuador y Perú) y los factores influyentes, centrándonos principalmente en las aerolíneas de bajo costo como factor de influencia para la proliferación de turistas en esta zona de Sudamérica. Se realizó un análisis con los datos obtenidos de los diferentes factores, para poder determinar si en verdad estos contribuyen al aumento de visitantes extranjeros. Se explica más a fondo la historia y el crecimiento que han tenido las aerolíneas de bajo costo alrededor del mundo, además de las principales diferencias que tienen con las aerolíneas tradicionales. Los resultados del análisis nos muestran que las aerolíneas de bajo costo ayudaron a regular los precios del mercado y así permitir que más gente pueda viajar.

ABSTRACT

This work consists of an investigation about the increase of tourists in the Andean Community of Nations (Colombia, Ecuador and Peru) and its influential factors, focusing mainly on low cost airlines as a factor of influence for the proliferation of tourists in this area of South America. An analysis was made with the data obtained from the different factors in order to determine if these contribute to the increase of foreign visitors. It further explains the history and growth of low-cost airlines around the world, in addition to the main differences they have with traditional airlines. The results of the analysis show us that low-cost airlines helped regulate market prices and thus allow more people to travel.

TABLA DE CONTENIDO

Introducción	9
Revisión de Literatura	13
Aerolíneas de bajo costo	17
Historia Aerolíneas de bajo costo.....	20
Aerolíneas de bajo costo en el mundo.....	21
Aerolíneas de bajo costo en la CAN.....	26
Limitaciones aerolíneas de bajo costo en Ecuador.....	29
Análisis Teórico.....	34
Conclusiones	46
Referencias Bibliográficas.....	49
Anexo 1: Destinos Interrail	51

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Principales Diferencias. Aerolíneas De Bajo Costo Vs Aerolíneas Tradicionales.....	18
Tabla 2.	Diferencia Tarifaria. Aerolíneas De Bajo Costo Vs Aerolíneas Tradicionales.....	43

ÍNDICE DE FIGURAS

Gráfico 1.	Cadena De Valor De Una Aerolínea.....	20
Gráfico 2.	Market Share Aerolíneas Tradicionales / Aerolíneas De Bajo Costo Europa.....	21
Gráfico 3.	Número De Vuelos Semanales / Aerolíneas De Bajo Costo.....	22
Gráfico 4.	Entrada Total De Personas Extranjeras.....	28
Gráfico 5.	Entrada De Personas Extranjeras por País.....	34
Gráfico 6.	Formación Bruta De Capital Fijo.....	36
Gráfico 7.	Pib Per Cápita De Estados Unidos (Pib Nominal).....	38
Gráfico 8.	Porcentaje De Personas Viajando En Aerolíneas De Bajo Costo.....	40
Gráfico 9.	Entrada De Personas Extranjeras A La Comunidad Andina De Naciones.....	41
Gráfico 10.	Market Share Aerolíneas Tradicionales / Aerolíneas De Bajo Costo Comunidad Andina De Naciones.....	42
Gráfico 11.	Entrada De Personas Extranjeras Por Edad.....	44

INTRODUCCIÓN

Los viajes aéreos se han ido convirtiendo en el medio de transporte más importante a nivel mundial ya que cada vez son más personas que ocupan este medio para movilizarse. En el 2017 según la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) hubo un incremento de más del 7% de pasajeros transportados por vía aérea con respecto al año anterior, siendo 3 979 millones de pasajeros los que se transportaron por vía aérea. En el año 2017 la región de Asia-Pacífico registró el mayor incremento del tráfico aéreo de viajeros, con un 10% con respecto al año anterior; le siguen Europa con un aumento del 8,4%, Latinoamérica con 7%, Oriente Medio 6,4%, África 6,3% y finalmente Norteamérica 4,2% (EuropaPress, 2018).

Viajar por vía aérea se ha vuelto dramáticamente más barato a lo largo de los años. En 1978 la industria se desreguló, esto significa que las juntas de aviación civil dejaron de determinar rutas y de fijar tarifas. Con esto se dio paso a que exista más competencia en el mercado y por ende los precios tenían que ajustarse. Si vemos esto con un ejemplo, en 1974 un pasaje entre Nueva York y Los Ángeles, que es un vuelo de más de 5 horas, no costaba menos de unos \$1,400 dólares (El poder adquisitivo de \$1,400 dólares de 1974 es igual al de \$7,613.12 dólares de 2019), hoy en día se puede conseguir uno en menos de 270 dólares (Thompson, 2013). Otro factor que ha ayudado a esta disminución de precios es la tecnología, tanto las aerolíneas como las aeronaves que ocupan se han vuelto más eficientes dando como resultado la reducción de costos y como consecuencia la reducción del precio del servicio. En la década de 1970, el vuelo promedio estaba lleno en un 60 por ciento; para 2001, el vuelo promedio estaba lleno en un 70 por ciento y en los últimos tres años, el vuelo promedio estuvo lleno en un 80 por ciento. Entre los años 1970 y 2011 el número de pasajeros se ha triplicado (OACI, 2018).

Esta evolución de la industria ha hecho que viajar en avión pase de ser un lujo que pocas personas podían pagar a ser un medio de transporte asequible para gran parte de las economías; además, ha llevado también a que existan cada vez más compañías aéreas, lo que se traduce a más competencia y a su vez a que cada vez las compañías debían buscar maneras innovadoras y eficientes para poder ofrecer precios más bajos.

En 1971 Southwest Airlines se creó con el objetivo de ofrecer vuelos sin decoración, sin extras innecesarios, sin diferencia de clases y una estructura tarifaria única. Esta fue la primera aerolínea considerada de bajo costo. Sus primeros vuelos eran cortos, así sus costos no eran tan altos y sus pasajes no eran tan caros.

En Sudamérica este modelo de aerolínea está empezando a operar con aerolíneas extranjeras que llegan a la región y con aerolíneas del mismo país. Estas aerolíneas necesitan del apoyo de las leyes de cada país para que puedan operar; además, es necesario también que los costos de impuestos gubernamentales sean bajos para que una aerolínea pueda en realidad bajar los precios de sus pasajes. Sudamérica siempre ha sido un destino turístico atractivo para los extranjeros ya que es una región rica en historia, flora, fauna y de hermosos paisajes. Reducir los precios de boletos de avión que tengan como destino esta región ayudará sin ninguna duda a que el turismo aumente y como consecuencia la economía se vea beneficiada.

Sudamérica es la tercera región con el mayor incremento de tráfico aéreo en el mundo, además esta región tuvo un incremento del 9,3% en el tráfico de viajeros de rutas internacionales, tuvo un aumento del 8% en la oferta de vuelos y se registró una tasa de ocupación del 82,1% de los mismos.

Dentro de Latinoamérica, la Comunidad Andina de Naciones (CAN) es una organización internacional con diversos órganos e instituciones que integran el Sistema Andino de Integración (SAI) y cuyo objetivo es alcanzar un desarrollo integral, equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, con proyección hacia una integración sudamericana y latinoamericana está conformada por cuatro países miembros que son Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia (CAN, 2018).

Pregunta de investigación

¿Existe un aumento de personas extranjeras en la Comunidad Andina desde la entrada de las aerolíneas de bajo costo?

Objetivo General

Evidenciar el impacto que han tenido las aerolíneas de bajo costo sobre la Comunidad Andina de Naciones con el soporte de datos turísticos actualizados provistos por el US Department of Transportation de 1998 a 2018 analizando el número de pasajeros transportados.

Objetivos Específicos

- Presentar la diferencia del número de personas extranjeras entrando a la Comunidad Andina antes y después de la entrada de las aerolíneas de bajo costo.
- Analizar el impacto de las aerolíneas de bajo costo sobre las aerolíneas tradicionales y las preferencias de los clientes.
- Analizar las políticas públicas y como estas pueden ayudar con el aumento de personas extranjeras.

Metodología

Análisis descriptivo de los datos del flujo de personas obtenidos en el periodo de 1998 – 2018. Interpretación de datos macroeconómicos que pueden ser influyentes en el aumento de viajeros. Análisis de políticas públicas y sus beneficios en el turismo de la región.

Hipótesis

Existe un aumento de personas extranjeras en la Comunidad Andina desde la entrada de aerolíneas de bajo costo, además las políticas públicas adoptadas por los diferentes gobiernos ayudan a este crecimiento.

REVISIÓN DE LITERATURA

La influencia de las rutas de vuelos de bajo costo en la elección del destino turístico que mediante la aplicación del método conocido como Causal Chain Approach, ha analizado la influencia en la llegada de turistas a algunas ciudades por la existencia de una ruta de vuelos de bajo, muestran que el incremento en la probabilidad de que los turistas hayan venido al destino escogido debido a la disponibilidad de dichos vuelos es del 28,4% (Saladie et al, 2014). Mediante este método es posible analizar la toma de decisiones sobre el consumo de un determinado producto por parte de alguien que ha estado expuesto a información sobre dicho producto. Se trata de analizar la influencia que una circunstancia, como es el hecho que exista una ruta de vuelos de bajo costo entre dos aeropuertos, ejerce en la toma de decisión de los turistas de viajar hasta un determinado destino (Saladie et al, 2014).

Este artículo muestra la influencia que los pasajeros tienen al momento de escoger un destino cuando existe una aerolínea de bajo costo operando en esa ciudad. En la CAN operan dos aerolíneas de bajo costo, convirtiéndolo en un punto a favor, esto hará que algunas personas estén más motivadas en poder viajar a estos países.

Moreno-Izquierdo, L. (2013) realiza una aproximación a las estrategias de fijación de precios de las aerolíneas de bajo costo europeas a partir del estudio de su entorno (demanda, proveedores, rivales, productos sustitutos, etcétera). Para ello se emplea el marco del modelo de las cinco fuerzas descrito por Michael Porter. Esta investigación es muy importante y de gran aporte para la literatura de este sector ya que explica de mejor forma al lector de qué se trata una aerolínea de bajo costo, cuáles son las diferencias con una aerolínea normal y cómo es que pueden ofrecer un pasaje a valores más bajos.

El turismo de masas ha venido generando una actividad económica importante. En este contexto, el turismo internacional aumentó un 50 por ciento en los años noventa. Es cierto que la tecnología ha avanzado mucho para evitar los impactos ambientales que esta movilidad genera pero el aumento del turismo ha sido tan grande, que los avances tecnológicos no han podido mitigar tales impactos (Jah Luis, 2008). Además, los desplazamientos turísticos tienden a ser más distantes y frecuentes. El transporte es uno de los sectores que más contribuye al cambio climático, se estima que el crecimiento del turismo internacional en el periodo desde 1995 hasta el 2020, será de un 175 por ciento más, esto es, mil millones de turistas más. Por ello, es todo un reto para el turismo, compatibilizar el desarrollo de esta actividad con los graves impactos de la contaminación del transporte (Jah Luis, 2008).

El artículo “Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del siglo XXI” de Luis Jah, explica de mejor manera lo que es el sector turístico, sus fortalezas, debilidades, oportunidades y como este para algunos países genera un ingreso importante para sus economías. Según el Ministerio de Turismo de Ecuador en 2016 se registró un descenso en los ingresos turísticos, lo cual se da como respuesta a diferentes factores como la apreciación del dólar, la devaluación de la moneda tanto de Perú como de Colombia, una fuerte actividad volcánica del Cotopaxi, la propagación en nuestro país del virus zika y un terremoto en abril de ese año junto con las réplicas que continuaron durante los feriados. Para el siguiente año los ingresos turísticos aumentaron llegando a representar de manera directa un 2,2% del PIB nacional.

En Colombia según la Dirección Nacional de Estadística hubo un incremento en los ingresos turísticos de ese año los cuales vienen siendo positivos desde el año 2004, representado de manera directa al PIB de este país en 2,91%. Perú también tuvo un incremento

por ingresos turísticos, la Superintendencia Nacional de Migraciones, nos muestra que los ingresos por turismo representan un 3,8% del PIB peruano.

El artículo, “Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model” de Belén Rey (2011) estima el impacto de las aerolíneas de bajo costo en el turismo español durante la primera década del siglo XXI buscando el tráfico turístico de los principales estados miembros de la UE-15 utilizando un panel de datos. La expansión de la actividad de las aerolíneas de bajo costo ha tenido efectos directos e indirectos significativos y positivos en la economía española. El estudio también analiza algunas de las elasticidades clave de la demanda que han influido en esto. En este artículo de investigación existe un modelo que se podría usar con los datos que se nos brinda en las diferentes páginas estadísticas gubernamentales y lo que reflejaría esos datos ayuda mucho para comprobar o no mi hipótesis. Actualmente las observaciones que tenemos para Colombia y Perú son aceptables, pero para Ecuador son muy escasas. Esta falta de información hará que nuestro modelo no refleje resultados en los que nos podamos basar para hacer un análisis totalmente correcto.

En el modelo se toma en cuenta el ingreso per cápita, los cotos del petróleo, porcentaje de pasajeros viajando en una aerolínea de bajo costo, distancia entre la ciudad de origen y la de destino.

El modelo dinámico para ser estimado sería

$$\ln TOUR_{ij,t} = a + \ln GDP_{ij,t} + \ln OP_t + \ln LCC_{ij,t} + \ln I_{j,t} + \ln D$$

Donde TOUR, es la variable dependiente la cual muestra el número de personas extranjeras entrando a la región (j) desde su origen (i). GDP será la variable que indica el producto interno bruto del país de origen; esta variable nos muestra de cierta forma el aumento de la riqueza de

los ciudadanos de un país. OP es la variable que nos indicará el precio del petróleo, usaremos esto para ver la variación de precios en los pasajes con la justificación de que a medida que sube el costo para la aerolínea, en este caso del combustible, sube el costo del servicio. LCC es la variable que nos muestra las personas viajando en una aerolínea de bajo costo. La variable I será la que nos muestre la infraestructura del país de destino, en este caso la Comunidad Andina de Naciones, esto nos explicará cómo cada país ha invertido en obras civiles que mejoren la calidad de estancia de los viajeros en este país y el mantenimiento que se da a lugares turísticos para que estos sigan siendo llamativos para el extranjero. Por último, la variable D muestra la distancia entre el origen y el destino; viendo si es la distancia un factor de decisión entre visitar una ciudad de otra solo por estar más cerca.

AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO

Una aerolínea de bajo costo es la que ofrece precios más bajos, eliminando muchos de los servicios tradicionales a los pasajeros durante un vuelo, además también son conocidas por pagar a sus empleados tarifas inferiores a la media de la industria. En la industria aérea no existe todavía una única, precisa y, por tanto, aceptada definición del término líneas aéreas de bajo costo en el ámbito aéreo. Esto se debe a que se trata de diferentes perspectivas desde diferentes puntos de vista y, por tanto, como consecuencia diferentes determinaciones actuales. Paneles de líneas aéreas, organismos aeronáuticos, expertos dicen que a la industria aérea le faltan definiciones aceptadas. Por ejemplo, existe un debate sustancial respecto a qué aerolíneas se cualifican como líneas aéreas de bajo coste (Meissner, 2008).

Una aerolínea de bajo costo está diseñada para obtener ventajas competitivas respecto a las aerolíneas de servicio completo, es decir que una aerolínea de bajo coste es aquella que por medio de costos operativos permite ofrecer tarifas más bajas que una aerolínea tradicional. Las aerolíneas tradicionales son aquellas que ofrecen servicios completos a sus pasajeros, siendo esto conocido como Frills (adornos). Estos adornos son los que hacen que las aerolíneas tradicionales tengan costos de operación más elevados y como consecuencia sus tarifas también son más altas. En la siguiente tabla podemos ver cuáles son las principales diferencias entre una aerolínea tradicional y una de bajo costo.

	AEROLINEA TRADICIONAL	AEROLINEA DE BAJO COSTO
SERVICIOS EN TIERRA	Amplio servicio, counters en aeropuerto para hacer check-in y entregar maletas, oficinas de servicio al cliente en aeropuertos, personal en aeropuerto para guiar al pasajero.	Check-in en aeropuerto de pago, no existen oficinas en aeropuerto ni personal de guía para el pasajero
SERVICIOS EN VUELO	Servicio completo, comidas, entretenimiento	Servicios limitados y de pago
EQUIPAJE	Equipaje libre, 2 en cabina y 1 o 2 en bodega	1 equipaje en cabina permitido, más maletas tienen un costo adicional
AEROPUERTOS	Aeropuertos principales, servicio completo	Aeropuertos secundarios, servicios limitados
AERONAVES	Adaptadas para cada ruta, diferenciación de clases	Similares para todas las rutas, no existe diferencia de clases
VENTAS	On line, oficinas de ventas y con intermediarios	On line
PERSONAL	Numeroso	Escaso

TABLA 1: Aerolíneas De Bajo Costo Vs Aerolíneas Tradicionales

Fuente: Moreno-Izquierdo, L. (2013)

Realización: Moreno-Izquierdo, L. (2013)

El transporte aéreo requiere de un gran número de servicios y recursos anexos que determinan el costo de cada trayecto para las aerolíneas. En el gráfico 1 podemos ver una cadena de valor donde se observa las necesidades de las compañías.

Dependiendo que tipo de aerolínea sea, encontraremos que los proveedores tienen diferente efectividad. Las aerolíneas tradicionales tienen una mayor dependencia en cuestiones de plantilla, estrategias de distribución y venta, y otros servicios anexos, mientras que las de bajo costo se muestran más dependientes de los proveedores funcionales, referidos al combustible o al arrendamiento de aeronaves. (Izquierdo, 2013)

Hansson et al. (2003), Consideran que las aerolíneas de bajo costo son más eficientes que las tradicionales precisamente por la mayor importancia de la funcionalidad. Las aerolíneas tradicionales presentan entre un 5% y un 10% de sus costos atribuidos a servicios extra, como comida en el avión, entretenimiento, souvenirs (mantas, audífonos), entre otros; mientras que el desarrollo del sistema hub and spoke (H&S) le supone hasta un 65%.

El sistema H&S consiste en agrupar a la demanda de varios aeropuertos (spokes) en uno sólo (hub) para poder emprender rutas con un mayor volumen de demanda y poder fletar los vuelos (Izquierdo, 2013). Según el mismo autor, el desarrollo de las estrategias H&S, pese a ser muy costosas, implican congestión en los aeropuertos, un mayor retraso en el aterrizaje, y una menor productividad de los servicios y personal contratados, que influyen negativamente en la calidad del producto.

Las aerolíneas de bajo costo por su parte no ocupan el sistema H&S tanto como lo hacen las aerolíneas tradicionales, la mayoría de tiempo sus aviones están operativos y solo ocupan una clase de aeronave lo que les disminuye los costos de reparación y mantenimiento.



Fuente: Albers, Koch y Ruff (2005)

GRÁFICO 1: Cadena De Valor Aerolínea
Realización: Albers, Koch y Ruff

Historia aerolíneas de bajo costo

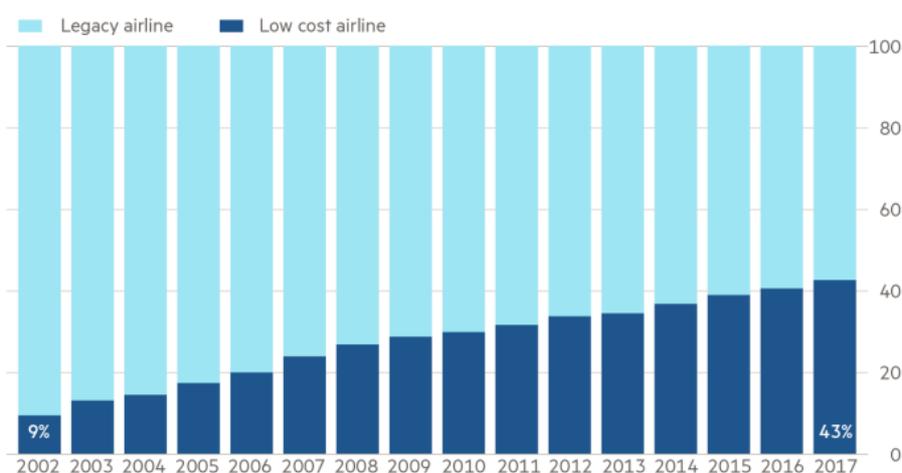
La aerolínea estadounidense 'Pacific Southwest Airlines' ha sido considerada por muchos como la primera aerolínea de bajo costo (Francis, 2005) que comenzó a operar en 1949 y representaba el modelo actual de bajo costo. Kenny Friedkin, el dueño de la compañía comenzó las operaciones alquilando un Douglas DC-3 para realizar la ruta San Diego – Oakland. Pacific Southwest Airlines es precursora de Southwest Airlines que actualmente es una de las principales aerolíneas que operan en los Estados Unidos.

Este modelo de aerolíneas de bajo costo se replicó en otras partes del mundo. En Europa la compañía irlandesa Ryanair fue fundada por Tony Ryan en el año 1985. Ryanair comenzó sus operaciones con la ruta Waterford – Londres con un avión a hélice de 15 plazas. Al siguiente año la compañía añadió la ruta Dublín-Londres, la cual tenía un gran riesgo de fracaso ya que entraba a competir contra un gigante de la aviación, British Airways, que en ese

momento era una compañía consolidada y conocida. Pero ese intento dio frutos positivos ya que ese año transportaron a más de 82 mil pasajeros, un aproximado de 227 personas diarias. Actualmente Ryanair es la principal compañía de bajo costo en cantidad de viajes y pasajeros transportados en Europa con más de 1500 rutas (Stabile, 2014).

Aerolíneas de bajo costo en el Mundo

Las aerolíneas de bajo costo se están convirtiendo en la principal opción de los viajeros y ya se están adueñando de los cielos. En Europa donde más aceptación ha tenido este nuevo modelo ya desplazaron a las aerolíneas tradicionales que durante mucho tiempo estuvieron liderando el sector. Las aerolíneas de bajo costo han venido aumentando de manera acelerada su participación de mercado, como observamos en el gráfico 2, en 2002 representaban un 9% mientras que para 2017 ya representaban un 43%. A finales de 2018 representaron el 52% del mercado europeo. En Europa existe un triunvirato que es el que ha batido todos los records de pasajeros transportados en sus resultados trimestrales y anuales; se trata de Ryanair, Easyjet y Norwegian.



Source: OAG
© FT

GRÁFICO 2: Market Share Aerolíneas Tradicionales / Aerolíneas De Bajo Costo Europa
Fuente: OAG
Realización: FT

A pesar de los problemas que han tenido estas aerolíneas como; los pilotos que motivaron cientos de cancelaciones de la aerolínea irlandesa Ryanair, la depreciación de la libra que pesa sobre los resultados de Easyjet y los retrasos que han afectado a Norwegian no han impedido que se hagan amos del espacio aéreo europeo.

Ryanair registró un beneficio neto de más de 1400 millones de euros en su primer semestre fiscal del 2017 que tuvo un incremento del 11% con respecto al mismo periodo del año anterior. Por otro lado, Easyjet cerró el año fiscal con un promedio de ocupación de todos sus vuelos en un 95% y Norwegian, quien ataca directamente al centro del negocio de las líneas tradicionales con sus vuelos trasatlánticos, aumentó su demanda en un 26% con crecimientos espectaculares en vuelos de bajo costo desde Europa hacia Estados Unidos (Berster, 2016). En el año 2018 con respecto a la misma temporada del año anterior las aerolíneas de bajo costo aumentaron el número de vuelos semanales tanto dentro como fuera de espacio europeo.

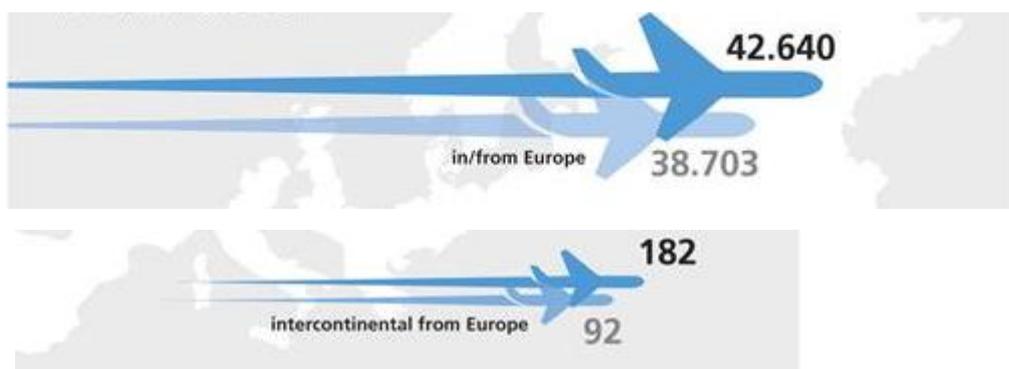


GRÁFICO 3: Número De Vuelos Semanales / Aerolíneas De Bajo Costo

Fuente: DLR

Realización: DLR

Estas aerolíneas se encuentran expuestas a una presión constante de baja de precios lo que se convierte en su principal amenaza ya que mientras más bajos los precios la aerolínea tendrá menos ingreso. Es por eso que deben encontrar un equilibrio para que tanto la aerolínea

como el consumidor no se vean afectados. En Europa ya existen tres aerolíneas que no supieron cómo manejar ni mantener este equilibrio lo que las llevo a una bancarrota; Monarch, Air Berlin y Alitalia. De esto se aprovechó el líder absoluto del bajo costo en Europa, Ryanair, que vio una oportunidad añadida de crecimiento en Reino Unido, Alemania e Italia que son los países donde las tres aerolíneas mencionadas anteriormente operaban (Munoz,2017).

El éxito de estas aerolíneas se debe básicamente a que han dado la oportunidad a más personas que puedan movilizarse por vía aérea. Los jóvenes turistas ahora tienen más posibilidades de poder adquirir un pasaje de avión ya que el precio es mucho menor. Pero eso no las libra de la competencia, en el mercado europeo, existen otras opciones para movilizarse de ciudad a ciudad. En este mercado desarrollado de mayor antigüedad y éxito; con un alto grado evolutivo, competitivo y de consolidación podemos observar diferentes opciones sustitutivas a viajar en avión. En Europa existe una amplia red de vías férreas que conectan la mayoría de ciudades, igualmente existen autopistas en excelente estado que permite un negocio de buses con viajes internacionales.

Algunas competencias para las aerolíneas de bajo costo son: Interrail que es un pase de tren que te permite viajar a más de 40 mil destinos en 30 países europeos (Anexo 1) y Flixbus, una compañía de buses que te permite viajar a más de 1700 destinos en 27 países de Europa. Para poner un ejemplo usaremos la página web GoEuro que se encarga de buscar los mejores precios de una ciudad a otra en tren, bus y avión. Usamos una fecha aleatoria (5 de diciembre) en la ruta Paris (Francia)-Barcelona (España), que es una ruta popular y son ciudades muy demandadas. Los resultados de la búsqueda muestran que viajar en avión es más económico que en bus y tren; para este día un pasaje de avión sale en 31 euros, el pasaje de bus 35 euros y en tren 119 euros; además que el tiempo de duración vía aérea es mucho menor, 1h30 en

comparación a las 15 horas de viaje en bus y a las 6 horas en tren. Esto puede variar entre ciudades, no siempre volar en avión será más económico que las otras dos opciones.

Con esto podemos ver la dura tarea que tienen las aerolíneas a mantener precios bajos en un mercado tan desarrollados como es el europeo y mantener también la fidelidad de sus clientes y no darles malas experiencias como retrasos, cancelaciones o problemas que afecten su calidad de viaje.

Las aerolíneas de bajo costo tienen muchas amenazas que pueden hacer que su negocio ya no sea rentable, pero al mismo tiempo tienen oportunidades las cuales deben aprovechar para que puedan salir adelante. Con un FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) de las aerolíneas de bajo costo podremos buscar y analizar, de forma proactiva y sistemática, todas las variables que intervienen en el negocio con el fin de tener más y mejor información al momento de realizar un plan estratégico.

En las fortalezas de las aerolíneas de bajo costo tenemos que este modelo cuenta con una efectiva política de venta directa, ya que no ocupa intermediarios para vender sus boletos de avión y la venta es directa con el cliente final vía página web. Otra fortaleza es la flota de aviones homogéneos y de poca edad, lo que permite ahorro de costos ya que solo se necesitan técnicos especializados en un solo tipo de aeronave y los mantenimientos no son tan costosos al tratarse de aviones nuevos.

Por otro lado, las oportunidades son el inminente crecimiento que sigue teniendo la tecnología y el internet, ya que estos son los medios por los cuales las aerolíneas venden sus pasajes. Otra oportunidad son los aeropuertos secundarios los cuales no tienen costos tan altos de utilización y junto con eso la posibilidad de ampliar las rutas a destinos turísticos mal atendidos. Las aerolíneas de bajo costo deben también ver la oportunidad de hacer alianzas estratégicas con

empresas que puedan completar su servicio, como renta de autos, hoteles, paquetes turísticos, entre otros.

Así como tienen fortalezas y oportunidades, también tienen debilidades y amenazas. Algunas debilidades que tienen las aerolíneas de bajo costo son la percepción que los clientes tienen acerca de estas aerolíneas, ya que estas no siempre son buenas referencias. Al ser aviones que son usados constantemente y con poco descanso, estos tienen una alta tasa de deterioro tanto mecánica como internamente (asientos, servicios higiénicos). La saturación de aeropuertos principales puede ser una debilidad ya que existen demoras, cancelaciones, aumenta el costo para las aerolíneas; algunas ciudades no cuentan con aeropuertos secundarios y las aerolíneas de bajo costo no tienen otra opción que operar en el principal.

Las amenazas a las que se ven expuestas no solo las aerolíneas de bajo costo sino todas, son las condiciones de vuelo (clima, eventos adversos de la naturaleza), esto hace que las aerolíneas no operen con normalidad, su eficiencia disminuye y se incurre en gastos de cancelaciones, demoras, operatividad, logística, entre otros. La alta volatilidad del combustible es otra amenaza porque se ven expuestos a altos aumentos de precio y con ello sube el costo de operación. Una amenaza de las aerolíneas de bajo costo actuales es la creación de nuevos competidores que puedan disminuir su demanda actual (Canseco et al, 2015)

Una amenaza para una aerolínea de bajo costo pueden ser nuevas políticas gubernamentales; como impuestos, restricciones, aranceles, nuevas reglas, entre otros. Pero al mismo tiempo algunas políticas pueden ser oportunidades ya que estas pueden ser a favor de las aerolíneas, lo que beneficia por completo a estas. El mercado donde operan influye bastante en esto, en un mercado desarrollado como Europa se puede esperar que las nuevas políticas beneficien a las aerolíneas de bajo costo. De hecho, en Europa ya se ha puesto sobre la mesa

la idea de erradicar impuestos a las personas que se transportan por aire, la consultora PWC en una simulación realizada en 2017, indica que se crearán 47 000 empleos adicionales dentro de los dos años posteriores a la abolición de todos los impuestos para los pasajeros aéreos, el sector aeronáutico crecerá en un 0.87% y se incrementará en aproximadamente 16.1 millones de pasajeros anuales. Todo esto hará que se recupere el 97% de la reducción de impuestos, principalmente en impuestos laborales, seguridad social e impuestos a los productos.

En mercados como el sudamericano ideas como abolir los impuestos suena algo imposible ya que nos toca mejorar y hacer más fuerte el sector aeronáutico.

Aerolíneas de bajo costo en la Comunidad Andina de Naciones

En la CAN operan 5 aerolíneas de bajo costo, para ser exacto; 2 de ellas son americanas, 2 colombianas y una peruana. La americana Jetblue conecta las capitales de Colombia, Perú Y Ecuador con Fort Lauderdale. En el caso de Colombia; Medellín y Cartagena también se conectan con esta ciudad, mientras que Bogotá cuenta con una conexión adicional a Orlando. Spirit por su parte conecta Fort Lauderdale con las ciudades de; Cartagena, Medellín, Armenia y Bogotá en Colombia; Guayaquil en Ecuador y Lima en Perú. En Colombia operan dos aerolíneas de bandera colombiana; viva Colombia y Wingo, viva Colombia realiza vuelos internos a varias ciudades del país y dos conexiones internacionales, a Miami (EEUU) y a Lima (Perú).

Wingo por su parte vuela desde la capital colombiana hacia Quito (Ecuador), Oranjestad (Aruba), La Habana (Cuba), Cancún (México), Ciudad de México (México), Panamá (Panamá), Punta Cana (República Dominicana). Wingo, al empezar a operar a principios del año 2017 no nos brinda los suficientes datos como para poder incluirlo en el análisis, hacer comparaciones o ver su crecimiento. Viva Air es una aerolínea de bajo costo

peruana que viaja domésticamente a varias ciudades, no realiza vuelos internacionales, pero según la aerolínea ya está en los trámites para obtener la autorización de volar a 21 países en América. Si se le autoriza estará volando a países muy poco atendidos por parte de otras aerolíneas americanas, como son Costa Rica, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Haití, Guyana y Surinam.

Estas son consideradas de bajo costo y sus servicios limitados incluidos en el precio del boleto lo confirman, en todas estas aerolíneas se necesita pagar un extra por servicios como chequeo en el aeropuerto, equipaje documentado, selección de asiento, entre otros. Sudamérica es un mercado aeronáutico no desarrollado y con muchas falencias; las aerolíneas de bajo costo no pueden ofrecer tarifas bajas porque tienen limitaciones, gubernamentales en su gran mayoría. Una limitación son las altas tasas e impuestos gravados sobre las personas que viajan por vía aérea, esta limitación afecta más a Ecuador ya que al realizar la compra de un pasaje con este origen, vemos que las tasas e impuestos son los más caros de la comunidad.

Las aerolíneas de bajo costo ingresaron a la CAN en el año 2008, Antes de ese año los vuelos hacia la región solo eran operados por aerolíneas tradicionales. Las personas extranjeras provenientes de los Estados Unidos desde el año 1998 fueron en aumento con un crecimiento promedio de 4% anual. Desde el 2008 con la entrada de las aerolíneas de bajo costo la tendencia continúa en crecimiento, pero el promedio anual de crecimiento aumentó al 5%. Tanto las aerolíneas tradicionales como las aerolíneas de bajo costo han tenido un aumento en el número de pasajeros transportados durante los últimos 20 años

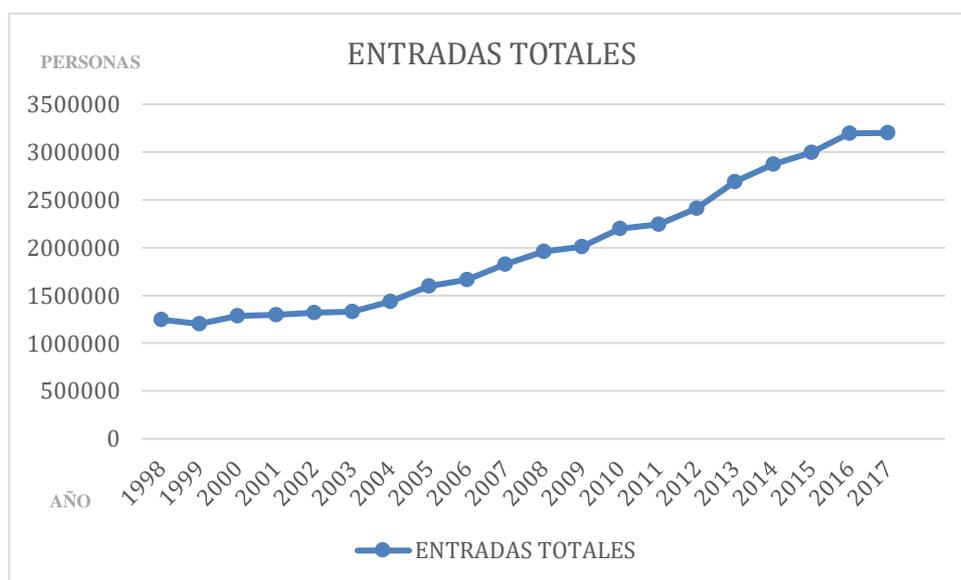


GRÁFICO 4: Entrada Total De Personas Extranjeras
Fuente: United States Department of Transportation
Realización: Propia

En el anterior gráfico podemos observar que la entrada total de pasajeros tanto en aerolíneas tradicionales como en aerolíneas de bajo costo tuvo un crecimiento anual promedio del 5%, a lo largo de los últimos 20 años. Las aerolíneas tradicionales siguen manteniendo el liderato en el mercado aeronáutico, transportando a la mayoría de personas entre Estados Unidos y la Comunidad Andina de Naciones. Las aerolíneas de bajo costo en estos 10 años han tenido un crecimiento anual promedio del 24%, transportando a más de 45 mil personas mensualmente. Esto nos lleva a deducir que la entrada de estas nuevas aerolíneas incentivó a nuevos pasajeros a viajar, pasajeros que posiblemente antes no podían costear el pasaje en una aerolínea tradicional.

Limitaciones de las Aerolíneas de bajo costo en el Ecuador

Ecuador no cuenta con una aerolínea que se pueda considerar de bajo costo sirviendo domésticamente. Esto se debe a que existen algunas limitaciones que no permiten que las aerolíneas puedan ofrecer precios económicos. Una de las limitaciones son los impuestos que existen en el país. En un ejemplo real veremos la diferencia en el precio de los pasajes de forma detallada, cabe informar que los precios de los pasajes aéreos son variables y pueden cambiar de un momento a otro, la cotización realizada es de un pasaje ida y vuelta entre Quito y Guayaquil en Latam Airlines.

- Tarifa (ganancia de la aerolínea) = \$44 dólares.
- Impuestos (IVA, tasas, seguridad) = \$35 dólares.

En total el pasaje cuesta 79 dólares de los cuales los impuestos son el 44% del mismo.

Si comparamos con Colombia y cotizamos un pasaje ida-vuelta entre Bogotá y Medellín en una aerolínea de bajo costo con una distancia similar entre ciudades podemos ver la diferencia;

- Tarifa (ganancia de la aerolínea) = **\$39 dólares.**
- Impuestos (IVA, tasas, seguridad) = **\$17 dólares.**

En este caso el pasaje cuesta 56 dólares y los impuestos significan un 30% del mismo.

Con esta comparación podemos ver que la causa principal que hace que difieran los precios en estos dos países son los impuestos. La tarifa de Latam Ecuador es un 15% más costosa que la de Viva Colombia; mientras que los impuestos en Ecuador son un 105% más elevado. Esto hablando en vuelos nacionales; si hacemos este ejercicio en vuelos internacionales se añadiría el impuesto Eco Delta que son \$50 dólares adicionales por pasaje internacional emitidos en Ecuador, además de tasas de seguridad y aeroportuarias más elevadas que las nacionales, haciendo a los pasajes internacionales más costosos.

Nicolás Larenas, experto en aviación, afirma que el mercado aéreo ecuatoriano es un gran soporte de la economía local brindando trabajo a miles de personas entre puestos directos e indirectos y generó una contribución de más de \$2 mil millones de dólares al PIB (Producto Interno Bruto) durante el 2018. El ministerio de turismo busca fomentar el turismo interno; aumentar la llegada del turismo receptor, buscando la meta del 1×1 (un turista por cada habitante del país); y atraer nuevas inversiones.

Dado estos objetivos y la falta de atención al mercado aéreo por parte del anterior gobierno, el estado consideró oportuno implementar una política para promover el sector turístico del país, aumentar la contribución que esta genera al PIB y ampliar aún más la oferta de trabajo. El mercado ecuatoriano está destinado a crecer, gracias a mejoras en la infraestructura y nuevas aerolíneas volando o interesadas en volar. En términos de ASK (Asientos Disponibles por Kilómetros) creció apenas un 3.3% desde el 2010, pero por lo expuesto anteriormente, es posible que este incremento se acelera por un mayor atractivo turístico y de negocios. La política de Cielos Abiertos es un buen comienzo para poder aumentar el turismo en nuestro país.

El Decreto Ejecutivo No.256 afirma que con los Cielos Abiertos se liberalizan los mercados del transporte aéreo de los países firmantes y se minimiza la intervención gubernamental en los servicios de pasajeros, carga y combinados ya sean regulares o chárter. La política de cielos abiertos también incluye:

- Figura la participación, sin imposiciones ni restricciones en los vuelos internacionales o en el número de aerolíneas que firmen el convenio.
- Se pretende dinamizar los acuerdos bilaterales con aquellos países que estén interesados en participar en el programa.

- Reducir el tiempo y trámites requeridos para la aplicabilidad de la política con las diversas aerolíneas y gobiernos.

Un acuerdo similar existe actualmente entre los países de la CAN – Comunidad Andina para la explotación de los servicios y derechos de los usuarios de la que Ecuador es parte. Para determinar la demanda se pretende crear un pool de beneficiarios en el cual más personas tengan acceso a precios más amigables en las tarifas de los pasajes de avión hacia destinos internacionales para estimular el consumo del turismo ecuatoriano.

“La meta principal de la política es consolidar al turismo como la primera fuente de ingresos no petroleros. Las estrategias estatales fortalecen los tres objetivos de esta secretaría de Estado, que son: fomentar el turismo interno; aumentar la llegada del turismo receptor, buscando la meta del 1×1; y atraer nuevas inversiones” (Larenas N, 2017)

María Gisel Acosta (2018) Habla sobre los efectos que ha tenido la política hasta ahora en el sector privado se puede decir que la política lleva más de 5 meses en vigencia, pero solo se ha renegociado el acuerdo con México. Según la subsecretaria de Transporte Aéreo, Jessica Alomía, quien firmó el acta modificatoria el pasado 27 de febrero. El convenio original con México estaba vigente desde 1983 y solo permitía siete vuelos a la semana y solo con dos aerolíneas. El nuevo acuerdo no tiene límite de vuelos y aumentarían los vuelos semanales de Aeroméxico de siete a diez vuelos por semana. Adicionalmente, la renegociación con Argentina y Estados Unidos podría finalizar en el primer semestre de este año y la renegociación con Alemania, Holanda y otros países árabes para el segundo semestre del 2019. Hasta ahora los resultados que hemos podido ver son:

- La aerolínea americana Spirit empezó a hacer vuelos directos de Guayaquil a Fort Lauderdale (EE. UU.) desde el 22 de marzo

- Gol inauguró la ruta Quito – Sao Pablo (Brasil) en vuelo directo tres veces a la semana
- Jet Blue nuevas rutas desde Guayaquil hacia Nueva York, desde diciembre de 2019.
- En Quito, uno de los casos que ya se han concretado es el de la aerolínea alemana Cónдор. La firma europea anunció en diciembre de 2017 que realizará su primer vuelo a Ecuador en octubre de este año. Abrirá la ruta Frankfurt-Santo Domingo-Quito y contará con dos frecuencias semanales.
- Finalmente, la aerolínea española Air Europa amplió sus frecuencias a Ecuador con la ruta Madrid-Quito-Guayaquil-Madrid. El inicio de operaciones se dio el 2 de enero de 2018 y tendrá de tres a cinco frecuencias semanales.
- Interjet inaugurará desde Guayaquil dos rutas directas hasta Ciudad de México y Cancún
- Air France regreso después de más de 20 años al país, con una ruta directa entre Quito y Paris. Con tres frecuencias semanales.
- Air Canadá, empezara desde diciembre la ruta Quito- Toronto, en vuelo directo con tres frecuencias semanales.

Como podemos observar en este último año, los resultados que está generando esta nueva política son positivos para el país. La respuesta del sector privado se evidencia por la entrada de nuevas aerolíneas, que abre una mayor variedad de rutas para los turistas y residentes. Las aerolíneas, al promocionar sus nuevas rutas, también promocionan las atracciones del Ecuador, lo que se traduce en un mayor auge turístico para nosotros. Por otro lado, se espera que el mercado sea más competitivo y esto signifique precios de pasajes más bajos.

Esta política va a aumentar el auge de turistas en el país. Con ello, se espera que los vuelos domésticos también se vean beneficiados ya que muchos turistas realizan vuelos

nacionales a destinos como Guayaquil, Cuenca y Galápagos. En términos de equidad y eficiencia tenemos que se promueve más la eficiencia ya que se va a perder menos tiempo en negociaciones, permisos, documentación y demás procesos de tramitología que se simplificaron con esta política. Además, esperamos que en el futuro los precios de los pasajes sean más bajos, lo que abriría el acceso a personas que antes no se podían permitir este costo. Mientras que el cargo de la política no representa costos directos para el estado, la aerolínea bandera Tame va a ser la más perjudicada ya que además de su difícil situación económica, va a tener que lidiar con más competidores en el mercado. Sin embargo, claramente el beneficio social es más grande. Con la política de cielos abiertos se pretende alcanzar en mayor porcentaje la eficiencia pero también la equidad. Los objetivos políticos no se mencionan en este caso ya que su principal objetivo es potenciar el crecimiento económico y el desarrollo por el lado de la equidad al poner al alcance tarifas más accesibles que ayuden a la promoción de turismo internacional, generando así una mejora a las pequeñas empresas que dependen del turismo.

ANÁLISIS TEÓRICO

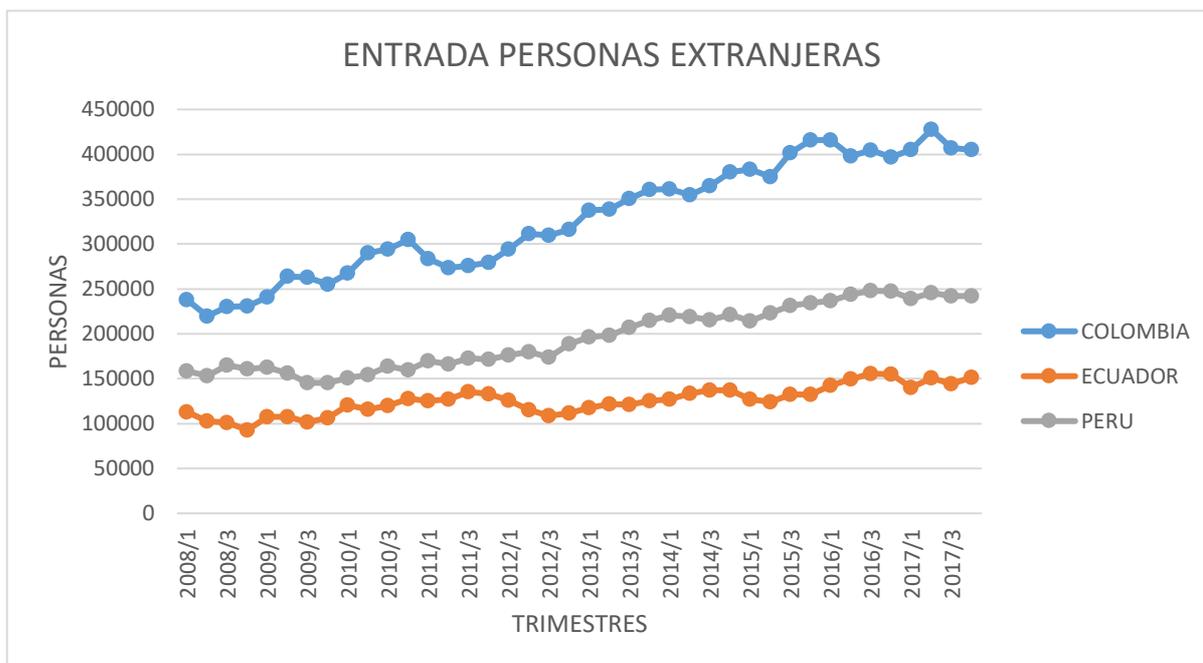


GRÁFICO 5: Entrada De Personas Extranjeras
 Fuente: United States Department of Transportation
 Realización: Propia

En la Comunidad Andina como podemos ver en el gráfico; Colombia es el país que más personas extranjeras provenientes de los Estados Unidos atrae, en estos últimos diez años ha tenido un crecimiento mayor al 75% y con un crecimiento promedio trimestral del 2.4%. El anterior año atrajo a más de 1.6 millones de personas extranjeras provenientes de los Estados Unidos.

Perú es el siguiente en la lista; en estos diez años ha tenido un crecimiento mayor al 50% de personas provenientes de los Estados Unidos y con un crecimiento promedio del 1.2% trimestral. En 2017 más de 960 mil personas arribaron a Perú provenientes del país norteamericano.

Ecuador por su parte ha tenido un incremento del 43% de personas que ingresan de los Estados Unidos, con un crecimiento trimestral promedio del 1.4%. A Ecuador llegaron más de 580 mil personas desde el país americano.

Claramente podemos ver que habido un crecimiento de personas extranjeras provenientes de los Estados Unidos a estos tres países de la Comunidad Andina de Naciones. Colombia en estos años ha crecido de una manera importante y los resultados están claramente visibles, y estos mejoran aún más después del acuerdo de paz con la guerrilla que existía en ese país. Según el Ministerio de Turismo colombiano; entre 2010 y 2017 el ingreso de divisas por turismo creció un 68,2%, además existen importantes inversiones públicas y privadas en comercio, hoteles y restaurantes (Dinero, 2018).

Perú por su parte reconoce que todavía tiene mucho potencial por desarrollar en el tema turístico, pero aun así ha tenido un constante crecimiento durante estos últimos años. El Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) indica que Perú debe aprovechar todo el potencial que tiene y aumentar la inversión tanto privada como pública en infraestructura y en mayores opciones de oferta en el mercado para incentivar un crecimiento del turismo. Durante el 2017 se invirtieron más de 20.100 millones de dólares en infraestructura, lo cual aún no resulta suficiente y no representa el total de inversión que se debería realizar. En conclusión, Perú tiene buenos indicadores del sector, pero tiene mucho por desarrollar (Bombaren, 2018).

Ecuador por su parte, al igual que su país vecino tiene mucho por mejorar en el sector turístico, durante los últimos años en este país el turismo ha incrementado, pero todavía se tiene muchísimo por desarrollar y mejorar. En el 2017 se incrementó la inversión en construcción tanto pública como privada en el Ecuador y esto se vio reflejado en la construcción de nuevos Hoteles de cadenas mundiales de renombre en varios puntos del país. La construcción del nuevo Aeropuerto atrajo más aerolíneas lo que incrementa el número de visitantes que recibe el país. Además, Ecuador invirtió en una campaña turística de gran reconocimiento mundial

que se lanzó con el nombre “All You Need Is Ecuador” y según el ministerio del turismo el 67% de estadounidenses que visitaron Ecuador en el año 2014, que fue su lanzamiento, vieron esta campaña. Los ciudadanos estadounidenses son los turistas que más gastan en nuestro país, viéndolo de otra forma, son los que más ingresos dejan. Es por esto que se siguió invirtiendo en campañas turísticas promocionales en los Estados Unidos, una de ellas fue un video de 30 segundos que fue transmitido en el medio tiempo del Super Bowl, el evento deportivo más importante de los Estados Unidos que reúne a millones de espectadores en todo el mundo (Guaman, 2018).

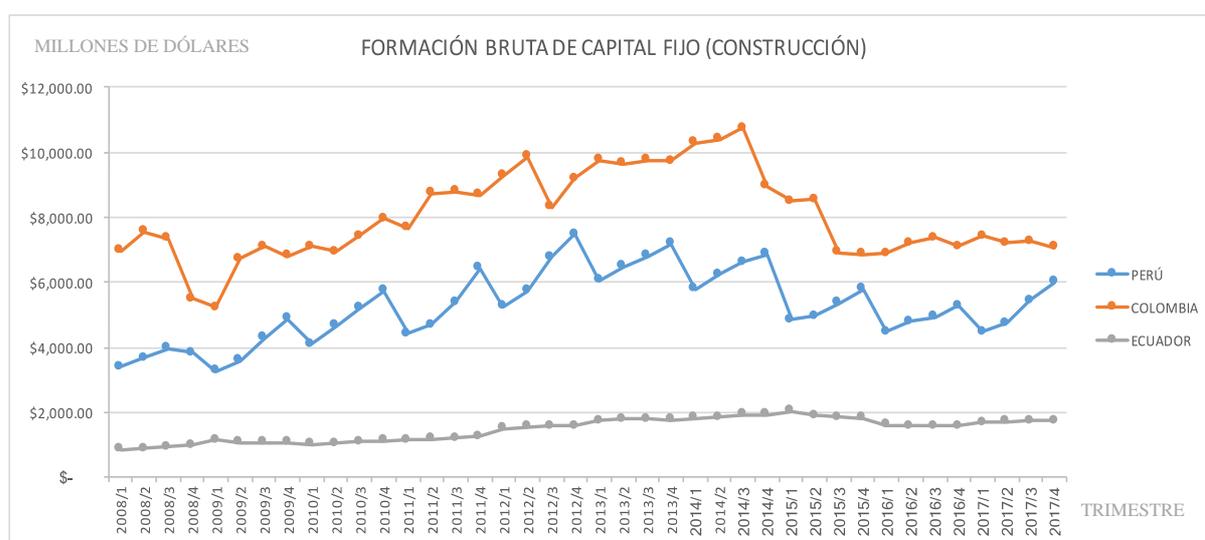


GRÁFICO 6: Formación Bruta De Capital Fijo
Fuente: Bce Ecuador / Dane Colombia / Bcrp Perú
Realización: Propia

En el gráfico 6 observamos la formación bruta de capital fijo de cada país desagregado por industria y tomando únicamente los valores de construcción o infraestructura, esto muestra cuanta ha sido la inversión de los países en este sector. La formación bruta de capital fijo corresponde a la inversión de un país, representada por la variación de los activos fijos no financieros. Deduciendo de la definición de formación bruta de capital fijo en la denominación

de construcción podríamos decir que comprende construcción de viviendas, edificios no residenciales, obras de ingeniería civil, compra de terrenos, manutención de edificaciones, entre otros. (Buisan A y perez M, s/f)

Colombia y Perú son los países que más invierten en construcción e infraestructura, ambos con una inversión del 2% del PIB; por su parte la inversión de Ecuador, representa el 1% de su PIB. Desde el 2014 esta inversión ha disminuido tanto en Colombia como en Perú y se empezó a recuperar a finales del año 2015, Ecuador por su parte se mantiene constante en un nivel de inversión no tan alto como sus países vecinos. Comparando el 2017 con el año anterior podemos ver que todos los países tuvieron un crecimiento; Ecuador tuvo el mayor crecimiento con un 8.7%, pero todavía está lejos de igualar las grandes inversiones que hacen los países vecinos, Perú por su parte tuvo un crecimiento de 5.9% seguido de Colombia con un aumento del 1.4% con respecto al año anterior.

Comparando este gráfico con el primero en el que podemos ver la entrada de personas extranjeras, podemos deducir que el factor de la infraestructura si es un poco relevante al momento de atraer turistas.

Colombia, quien es el que más invierte en construcción e infraestructura atrae a más personas del exterior, Perú por su parte se encuentra debajo de Colombia en inversión de construcción y en personas extranjeras. Ecuador, es el que menos invierte en construcción e infraestructura y al que menos personas extranjeras entran. La construcción e infraestructura de un país si influye en cierta forma la decisión de un turista al momento de elegir a donde ir, no se la puede considerar como un factor proporcional, pero si influyente.

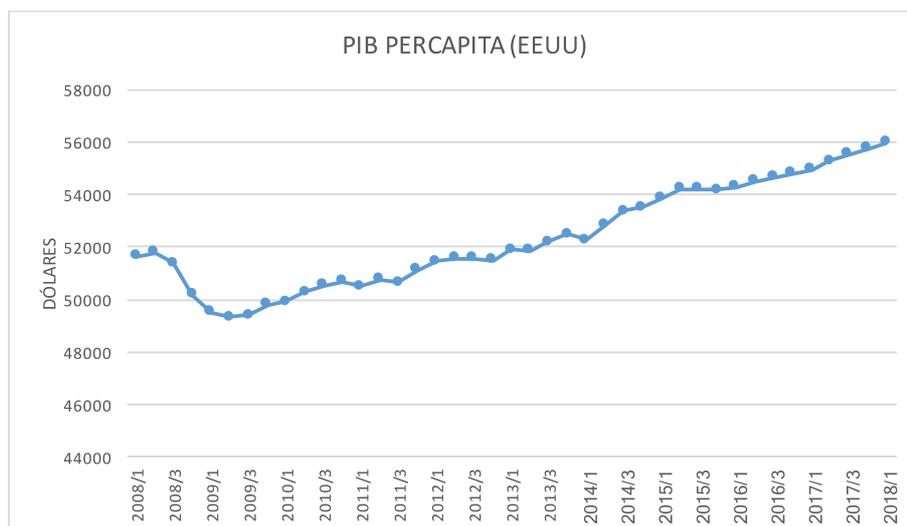


GRÁFICO 7: Pib Per Capita De Estados Unidos (Pib Nominal)

Fuente: U.S. Bureau of Economic Analysis

Realización: Propia

El PIB per cápita del país de origen en este caso, Estados Unidos, ha crecido un 8.4% en comparación al año 2008. El PIB per cápita en un país mide la relación existente entre el nivel de renta y su población. El objetivo de este indicador es obtener datos que demuestren de algún modo el nivel de riqueza del país en un momento determinado. Con estos conceptos podemos deducir el gráfico y decir que desde el último trimestre del año 2009 este indicador ha venido creciendo y por lo tanto el nivel de vida de los ciudadanos americanos aumenta cada vez más. En esta gráfica también podemos ver las consecuencias de la gran recesión sufrida entre los años 2008 y 2009 la cual fue originada en Estados Unidos y tuvo graves repercusiones mundiales.

El PIB per cápita estadounidense ha venido en crecimiento promedio trimestral del 0.2%. Los ciudadanos estadounidenses vienen en gran porcentaje a esta sección de Sudamérica; podemos decir entonces que a medida que la riqueza del país de origen crece, más personas tienen la capacidad de poder viajar. Esto hace que este indicador sea un factor importante ya

que a medida que las personas de un país se hacen más ricas, pueden empezar a adquirir más productos y servicios, dentro de los cuales esta viajar.

Cuando hablamos de viajar una de las principales preocupaciones o impedimentos son los costos, como comentábamos anteriormente los precios de los pasajes a lo largo del tiempo han disminuido, pero desde 2005, las tarifas aéreas han comenzado a subir de nuevo. Esto sucede a la par con el hecho de que el petróleo se está volviendo más escaso y más caro en todo el mundo.

Las tarifas aéreas nos han mostrado que no se mueven a la perfección con el precio del crudo, el precio del petróleo aumentó aproximadamente un 50 por ciento de 2009 a 2014, pero las tarifas aéreas aumentaron solo un 13 por ciento en este mismo periodo. Para que los costos de combustible no consuman las ganancias de las aerolíneas los fabricantes de aviones empezaron a producir aviones más eficientes que cada vez sean más aerodinámicos y ocupen menos gasolina. Podemos ver que este factor no ha impedido que la gente no pueda viajar, más bien, ha llevado a toda la industria empezando desde los fabricantes a ser más eficientes (Plumer, 2012).



GRÁFICO 8: Porcentaje De Personas Viajando En Aerolíneas De Bajo Costo

Fuente: U.S. United States Department of Transportation

Realización: Propia

Las personas viajando en aerolíneas de bajo costo desde los Estados Unidos hacia la Comunidad Andina han aumentado en más del 400%, pasando de 81,117 personas en el 2008 hasta 426,204 personas en el 2017. Actualmente el 15% de personas que vienen desde los Estados Unidos hacia la Comunidad Andina usan una aerolínea de bajo costo como podemos ver en el gráfico 8 y la tendencia es creciente.

Actualmente las aerolíneas de bajo costo que operan en la Comunidad Andina tienen un gran porcentaje de ocupación de sus vuelos, este año JetBlue ha sumado 2 nuevos destinos Cali en Colombia y Guayaquil en Ecuador. La adición de nuevas rutas es el resultado de la creciente demanda que existe hacia esta parte de Latinoamérica. Las aerolíneas de bajo costo son perfectas para familias de clase media que antes no podían pagar el costo de un pasaje en una aerolínea tradicional, también son de ayuda para turistas jóvenes que no tienen un poder adquisitivo alto.

Uno de los destinos que más llama la atención a los viajeros jóvenes es Latinoamérica y dentro de esta tienen algunos lugares que sobresalen por el hecho de estar llenos de aventura y

diversión. Algunos de los más nombrados son Machu Picchu, Las Galápagos, la Amazonía, Montañita, Cuzco, gran parte de la cadena andina de montañas, Santa Marta, San Andrés, Popayán, entre otros destinos muy llamativos.

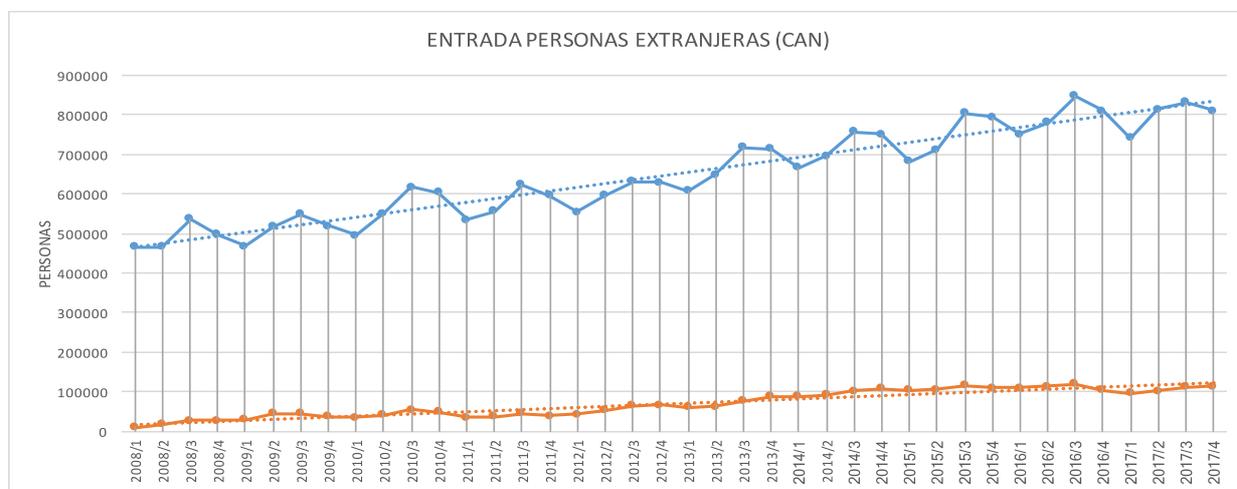


GRÁFICO 9: Entrada De Personas Extranjeras A La Comunidad Andina De Naciones

Fuente: U.S. United States Department of Transportation

Realización: Propia

El tercer trimestre que comprende los meses de julio, agosto y septiembre son los que más turistas trae consigo, este trimestre tiene en todos los años la mayor tasa de crecimiento y esto es completamente lógico ya que en Estados Unidos estos meses son conocidos como verano y tanto colegios como universidades tienen vacaciones. El primer trimestre del año, por el contrario, es el que menos turistas atrae. En el gráfico 9 podemos ver de forma estacional el total de personas que entran en la Comunidad Andina de Naciones trimestralmente, como se ha ido incrementado durante estos años y su tendencia positiva.

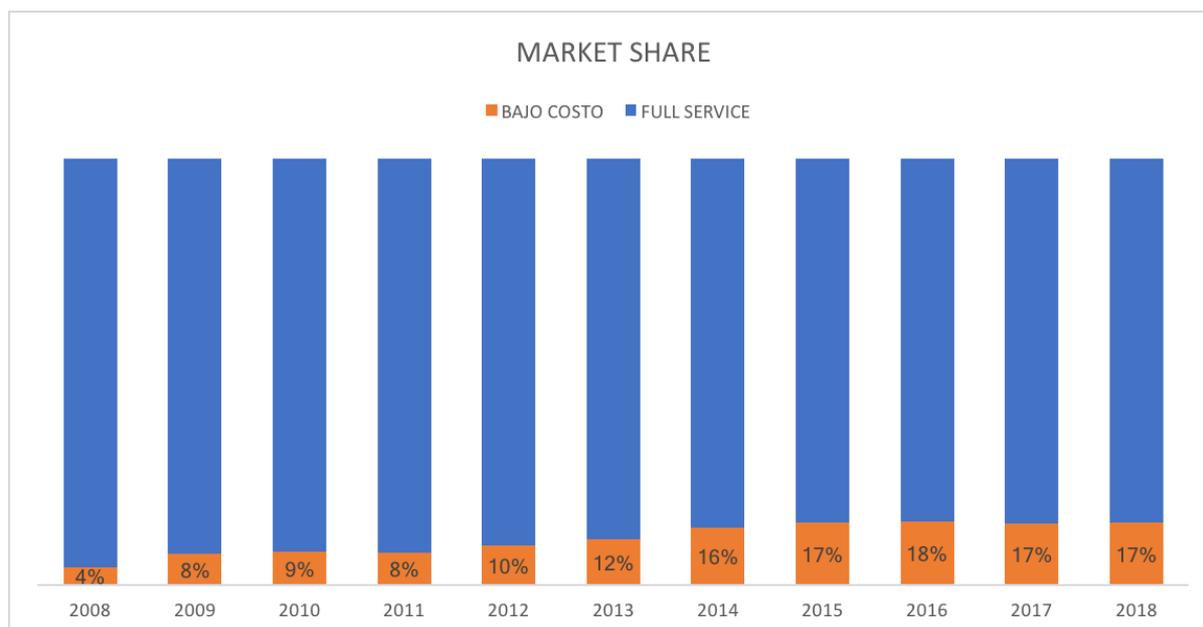


GRÁFICO 10: Market Share Aerolíneas Tradicionales / Aerolíneas De Bajo Costo

Fuente: U.S. United States Department of Transportation

Realización: Propia

Las aerolíneas de bajo costo desde su entrada a la CAN han aumentado su participación en el mercado, desde su entrada en el 2008 las personas transportadas de este modo aumentaron en un 394%. Actualmente un 17% de personas que se transportan entre los Estados Unidos y la CAN (Colombia, Ecuador y Perú) lo hacen en una aerolínea de bajo costo. En estos diez últimos años las personas que se movilizaron vía aérea entre estos países ha ido aumentando, tanto las personas que salen de la CAN hacia Estados Unidos y viceversa.

Tanto las aerolíneas de servicio completo como las de bajo costo han ido aumentando el número de pasajeros transportados. Si bien las aerolíneas de bajo costo no tienen la mayoría de mercado, su entrada hizo que más personas puedan viajar, dentro de estas personas se encuentran turistas jóvenes que antes no podían costear el precio de los pasajes elevados que ofrecían las aerolíneas tradicionales.

La entrada de aerolíneas de bajo costo ha tenido un impacto positivo en la región porque además de aumentar el tránsito de pasajeros, ha hecho que las aerolíneas tradicionales regulen el precio de sus pasajes y sus precios no sean exagerados como antes de la entrada de más competencia.

Actualmente si comparamos las tarifas de una aerolínea de bajo costo con las de una tradicional podremos ver que sigue existiendo una diferencia considerable entre ellas.

Para este caso práctico usaremos la ruta Bogotá (Bog) – Orlando (Mco) ciudad que se encuentra en el estado de Florida en Estados Unidos, con fecha de ida 24 de septiembre y regreso 1 de octubre.

	AVIANCA	JETBLUE
TARIFA BASE	312	200
IMPUESTOS	161.27	148.73
TOTAL	473.27	348.73

TABLA 2: Diferencia Tarifaria
Fuente: AVIANCA / JETBLUE
Realización: Propia

Como podemos ver en la tabla la tarifa base de la aerolínea tradicional (Avianca) es un 56% más alta que la de la aerolínea de bajo costo (Jetblue). Los impuestos de ambas aerolíneas no difieren tanto, pero son mayores en la aerolínea tradicional. Esta diferencia en la tarifa base se justifica por los servicios extra que ofrece la aerolínea tradicional, los cuales se deben pagar aparte en la aerolínea de bajo costo.

Como mencionamos antes, desde la entrada de las aerolíneas de bajo costo a la región, han aumentado el número de turistas jóvenes. Para los turistas jóvenes es más atractivo tener una tarifa más baja y eliminar servicios que no encuentran fundamentales al momento de viajar.

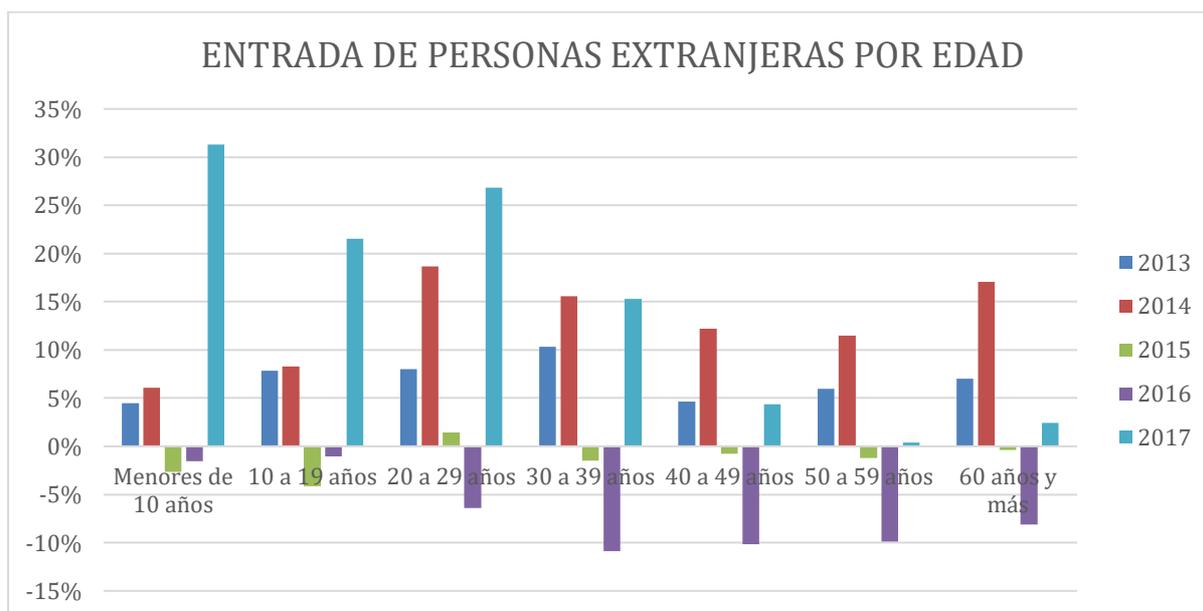


GRÁFICO 11: Entrada De Personas Extranjeras Por Edad

Fuente: INEC

Realización: Propia

En este gráfico podemos ver el ingreso de personas extranjeras al Ecuador, segmentado por edad. Solo Ecuador provee estos datos con esta segmentación de los tres países que estamos analizando.

Comparado con el 2015, las personas extranjeras en el 2016 disminuyeron en un 8%. Si vemos por segmentos de edad, el rango de edad que menos decreció es el de los menores de 10 hasta los 29 años. Los turistas jóvenes fueron los que menor tasa de decrecimiento tuvieron durante el 2016. En el año 2016 el Ecuador sufrió una baja en personas extranjeras que visitaron nuestro país, debido a los problemas que ya fueron detallados anteriormente.

Para el 2017, el panorama para el Ecuador fue mucho más alentador las personas extranjeras con relación al 2016 aumentaron en un 17%. Cabe recalcar que fue en el año 2016 cuando las aerolíneas de bajo costo comenzaron sus operaciones en el país.

En el gráfico anterior podemos ver claramente que para el año 2017 los turistas jóvenes fueron los que más aumentaron su entrada al país. Los menores de 10 años tienen un 31% de crecimiento en este año con respecto al anterior, le siguen las personas de 20 a 29 años con un 27%, 10 a 19 con un 22% y las personas en el rango de 30 a 39 años aumentaron en un 15%. Analizando estos resultados podríamos decir que el número de familias que visitaron nuestro país también aumentaron, porque un crecimiento tan alto en el rango de niños menores de 10 años y de 10 a 19 no puede tener muchas más explicaciones.

Al ser menores de edad es muy difícil que puedan salir de su país sin compañía. Las personas en el rango de edad de 20 a 29 años tienen la segunda tasa de crecimiento más alta, estas son las personas que pueden ser consideradas como turismo joven, que en su gran mayoría nos visita por los grandes atractivos turísticos culturales, extremos y Ode historia que tiene nuestro país.

CONCLUSIONES

En conclusión; son varios factores que influyen a una persona a escoger su destino para realizar su próximo viaje, dentro de estos esta la infraestructura, la seguridad, el costo, los atractivos turísticos, entre otros. Hemos visto que las personas extranjeras provenientes de los Estados Unidos se han incrementado a lo largo del tiempo y la tendencia es positiva, es decir que seguirán llegando más turistas con el paso del tiempo. Los países de la Comunidad Andina conocen muy bien el potencial que tienen y aseguran que seguirán trabajando en explotar todo el potencial turístico que tienen, toda la Comunidad ha estado incrementando sus inversiones en construcción para mejorar la infraestructura del país y atraer a más turistas.

Por otro lado, el PIB per cápita de los Estados Unidos está en crecimiento lo que nos indica hasta cierto punto que los ciudadanos cada vez tienen un mejor estilo de vida y un mayor poder adquisitivo, esto les permite poder adquirir más productos y servicios entre los que constan los viajes. A esto se le puede añadir la apreciación del dólar sobre las monedas peruana y colombiana; y la economía dolarizada del Ecuador. Además, desde la entrada de las aerolíneas de bajo costo los precios de los pasajes a estos tres países han disminuido considerablemente, haciendo también que las aerolíneas tradicionales que antes ofrecían precios exorbitantes, ofrezcan precios más cómodos.

Las aerolíneas de bajo costo si han tenido una influencia positiva sobre el aumento de personas extranjeras provenientes de los Estados Unidos con un crecimiento promedio anual del 24%; aunque actualmente solo el 15% de personas vienen en una aerolínea de bajo costo, las aerolíneas de bajo costo tienen una muy buena ocupación de sus vuelos, más de 80% aproximadamente. Este bajo porcentaje de personas que se transportan en una aerolínea de bajo costo se debe más a que estas aerolíneas solo operan 1 vuelo diario a todas las ciudades donde

operan y los aviones que ocupan no son grandes. Aunque estas aerolíneas traten de ofrecer un precio lo más bajo posible a veces esto se complica debido a las tasas y los impuestos altos que tienen nuestras ciudades. En ciertas ocasiones el precio de un pasaje en una aerolínea de bajo costo será casi igual al precio de una tradicional, lo que no permite que las aerolíneas se desenvuelvan completamente como quisieran.

Las aerolíneas de bajo costo siguen ganando territorio y tienen mucho por desarrollar; gracias a la demanda que tienen, estas siguen creciendo y añadiendo rutas, Jetblue acaba de añadir Cali y Guayaquil como nuevas rutas, las cuales entraran en operación a finales de este año y a principios del siguiente, respectivamente. Jetblue para la temporada de verano del próximo año aumentara una frecuencia diaria en la ciudad de Quito, es decir, que habrá dos vuelos diarios en vez de solo uno. Esto ya lo realiza con otras ciudades como Bogotá Medellín, Lima. Esto nos da a entender claramente que estas aerolíneas cada vez tienen más demanda y son más conocidas, ganando cada vez más territorio y participación en un duro sector con grandes competidores.

Las aerolíneas de bajo costo han hecho que más personas tengan la posibilidad de viajar, ofreciéndoles precios más cómodos y accesibles a ciertas economías como la de los turistas jóvenes, familias. Al tener precios más accesibles más personas tendrán la posibilidad de poder viajar lo que se traduce en más personas buscando el destino perfecto.

El trabajo que se debe realizar ahora es incrementar la confianza en los turistas para llamar su atención y recibir su visita; porque no sirve de nada tener tantas facilidades si se los ahuyenta.

Los países integrantes de la Comunidad Andina de Naciones deben trabajar duro en seguir explotando su potencial turístico, invertir más en mejorar infraestructura, aumentar seguridad, incentivar el turismo mediante el recorte de algunas tasas e impuestos para que las aerolíneas puedan ofrecer precios más accesibles, preservar nuestra naturaleza y lugares históricos, mejorar el transporte público, brindar diferentes facilidades al extranjero durante su visita; como ciudadanos ser más cultos, educados, amigables.

Dar una buena impresión en el exterior no solo depende del gobierno también de nosotros como ciudadanos ya que somos nosotros los que damos las diferentes impresiones a la gente que nos visita.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Thompson, J. (2013). How Airline Ticket Prices Fell 50% in 30 Years (and Why Nobody Noticed). Obtenido el 30 de junio 2019 de <https://www.theatlantic.com/business/archive/2013/02/how-airline-ticket-prices-fell-50-in-30-years-and-why-nobody-noticed/273506/>
- EuropaPress. (2018). Despega un 7,6% el tráfico aéreo mundial en 2017 por encima del promedio de la última década. Obtenido el 30 de junio 2019 de <https://www.europapress.es/turismo/transportes/aerolineas/noticia-despega-76-trafico-aereo-mundial-2017-encima-promedio-ultima-decada-20180202085958.html>
- CAN. (2018). Somos Comunidad Andina. Obtenido el 25 de junio 2019 de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU&title=somos-comunidad-andina>
- Meissner, M. (2008). Las líneas aéreas de bajo coste: fundamentos teóricos y estudio empírico sobre su impacto en el transporte aéreo y en la estructura del sector turístico en Europa. *Universidad de Málaga*. Obtenido el 25 de junio 2019 de <http://atarazanas.sci.uma.es/docs/tesisuma/17678298.pdf>
- Hansson et al. (2003). Flight for survival: A new operating model for airlines. *Strategy business*. Obtenido el 25 de junio 2019 de <https://www.strategy-business.com/article/22462?gko=6c44a>
- Moreno-Izquierdo, L. (2013). Estrategias de fijación de precios de las aerolíneas de bajo coste: una aproximación al modelo de la rivalidad ampliada. *Universidad de Alicante*. Obtenido el 10 de junio 2019 de <http://hdl.handle.net/10045/36090>
- Albers, S et al. (2005). Strategic alliances between Airlines and airports. *Journal of Air Transport Management*. Vol 11.
- Francis, G., Humphreys, I., Ison, S. & Aicken, M. (2005). Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study. *Journal of Transport Geography* (2005).
- Stabile, I. (2014). Una breve historia de las low cost. Obtenido el 10 de junio 2019 de <http://www.todoparaviajar.com/noticia/una-breve-historia-de-las-low-cost/>
- Munoz, R. (2017). Las aerolíneas 'low cost' toman el espacio aéreo español. *El país*. Obtenido el 2 de junio 2019 de https://elpais.com/economia/2017/11/05/actualidad/1509902913_770639.html
- Flixbus. (2019). Sobre FlixBus. Obtenido el 30 de junio 2019 de <https://www.flixbus.es/empresa/sobre-flixbus>
- Interrail. (2019). ¿Qué es Interrail?. Obtenido el 30 de junio 2019 de <https://www.interrail.eu/es/pases-interrail/que-es-interrail>

- Canseco, A., Zúñiga, C., & Blanco, L. (2015). Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México. *Nova scientia*, 7(15), 343-363. Obtenido el 30 de junio 2019 de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-07052015000300343&lng=es&tlng=es.
- Saladié, Ò., Clavé, S. A., Cortés-Jiménez, I., Young, A. F., & Young, R. (2014). La influencia de las rutas de vuelos de bajo coste en la elección del destino turístico. *Cuadernos de Turismo* (34), 287-312. <http://revistas.um.es/turismo/article/view/203161>
- Luis, J. Á. H. (2008). Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del siglo XXI. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12(256-280).
- Dinero. (2018). Turismo: la prometedor industria que no contamina. Obtenido el 30 de junio 2019 de <https://www.dinero.com/pais/articulo/balance-del-sector-turismo-en-colombia-2018/260070>
- Larenas, N. (2017). Ecuador aplica políticas de Cielos Abiertos. Obtenido el 30 de junio 2019 de <https://www.nlarenas.com/2017/12/ecuador-aplica-politicas-de-cielos-abiertos/>
- Larenas, N. (2017). Análisis al mercado aeronáutico ecuatoriano 2017. Obtenido el 30 de junio 2019 de <https://www.nlarenas.com/2018/01/analisis-al-mercado-aeronautico-ecuatoriano-2017/>
- Acosta, M. (2018). Concretar los cielos abiertos en Ecuador depende de varios pasos. Obtenido el 10 de julio 2019 de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/04/05/nota/6698062/concretar-cielos-abiertos-ecuador-depende-varios-pasos>
- La Republica. (2018). Turismo en Perú generó ingresos por más de US\$ 8 mil millones. Obtenido el 10 de julio 2019 de <https://larepublica.pe/economia/1216700-turismo-en-peru-genero-ingresos-por-mas-de-us-8-mil-millones/>
- Plumer, B. (2012). The evolution of airfares, in one chart. *The Washington Post*. Obtenido el 10 de julio 2019 de https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2012/10/13/the-evolution-of-airfares-in-one-chart/?noredirect=on&utm_term=.5cbd19b1f424
- Rey, B., Myro, R., Galera, A.(2011). Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model. *Journal of Air Transport Management*. Volume 17, Issue 3,(163-167)

ANEXO 1: DESTINOS INTERRAIL

