

Aerolíneas de bajo costo en la actividad turística en Cartagena de Indias - Colombia.

Budget airlines in the tourist activity in Cartagena de Indias - Colombia.

doi:<http://doi.org/10.23850/23899573.3208>

Recibido: 07.10.2020 Aceptado: 27.11.2020

Daniel Corzo Arévalo
Servicio Nacional de Aprendizaje SENA
dhcorzo@misena.edu.co
Colombia

Para Citar:

Corzo, D. (2020) Aerolíneas de bajo costo en la actividad turística en Cartagena de Indias- Colombia, *Revista SENNOVA: Revista del Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación*, 5 (1), 11-25.
doi:<http://doi.org/10.23850/23899573.3208>

RESUMEN

El modelo de negocio de las aerolíneas de bajo costo ha estado presente alrededor de ocho años en Colombia. La llegada de aerolíneas de bajo costo como Wingo y Viva Air ha causado la masificación del transporte aéreo, incrementando la frecuencia y cantidad de viajes aéreos. En el presente documento se pretende determinar los efectos de las empresas aéreas de bajo costo en la actividad turística, tomando como caso de estudio la ciudad de Cartagena de Indias, que tiene un gran flujo turístico y volumen de vuelos nacionales e internacionales. La investigación se plantea en tres fases: en la primera, se da a conocer los aspectos más relevantes de la ciudad de Cartagena de Indias y el flujo turístico aéreo que tiene. En la segunda, se presenta el modelo de las aerolíneas de bajo costo desde su fundamentación teórica, haciendo un recuento de su incursión en Colombia. Y finalmente, en la tercera fase, se realiza un análisis de la operación aérea de pasajeros antes y después de la entrada de las aerolíneas de bajo costo en el mercado colombiano, determinando su impacto en el crecimiento turístico de Cartagena de Indias.

Palabras clave: aerolíneas, Cartagena, turismo, bajo costo.

ABSTRACT

The low-cost airline business model has been present for around eight years in Colombia. The arrival of low-cost airlines such as Wingo and Viva Air has massified air travel, incrementing the frequency and number of plane trips. The aim of the present document is to determine the effects of low cost airlines in tourist activity, through a case study of the city of Cartagena, which boasts a large tourist flow and air travel volume (both national and international). In the first phase, the most relevant aspects of Cartagena are presented, as well as its tourist air travel flow. In the second phase, the theoretical foundation of the low-cost airline model is introduced, offering a review of its incursion in Colombia. In the third phase, air passenger operations before and after the introduction of low-cost airlines is analysed, in order to determine its impact on tourist activity growth in Cartagena.

Keywords: airlines, Cartagena, tourism, low cost.

INTRODUCCIÓN

Dentro de la actividad turística, uno de los medios más utilizados es el avión como sistema básico de transporte, ya que permite el desplazamiento del turista y acorta el tiempo de distancias en un territorio determinado. A partir de la entrada de las aerolíneas de bajo costo, las aerolíneas tradicionales se vieron obligadas a replantear sus estrategias para no perder una figuración en el mercado; evidenciando cambios tanto en el sector del transporte aéreo de pasajeros como en el turismo. Estos cambios se deben al gran abaratamiento del precio de los boletos aéreos, ampliación de rutas e incremento de la oferta, cambiando la forma de entender los viajes de los turistas, afectando los patrones de desplazamiento y expectativas de gasto.

En Colombia, este modelo de negocio lleva alrededor de 8 años y ha generado dentro de los usuarios del transporte aéreo una masificación del servicio y ha visto un incremento en los viajes aéreos con la presencia de aerolíneas de bajo costo como Wingo y Viva Air, que en 2017 transportaron 3.5 millones de pasajeros del total de 25.6 millones que se movilizaron en rutas domésticas (La República, 2018), demostrando que el viajar en avión no es privilegio solo de algunos, este servicio está al alcance de una gran mayoría de la población colombiana. En el presente documento se pretende determinar cuales son los efectos de las empresas aéreas de bajo costo en la actividad turística, tomando como caso de estudio la ciudad de Cartagena de Indias, debido a que tiene gran

flujo turístico tanto a nivel nacional como internacional y a nivel de transporte aéreo es una de las rutas que tiene mayor demanda en Colombia.

DESARROLLO TEÓRICO

Tomando en cuenta la fundamentación teórica en relación con el transporte aéreo y el turismo, se puede afirmar que esta modalidad de transporte fue desde sus orígenes, un pilar importante para impulsar el turismo. El desarrollo del transporte aéreo alcanzó su mayor expansión a partir del año 1945, dando origen al turismo de largas distancias y modificando la forma de viajar, al permitir realizar viajes ‘punto a punto’, desde la localidad de origen de la demanda hasta el destino final, eliminando todo tipo de escala (Wallingre, 2018). El desarrollo turístico y del transporte aéreo fueron interdependientes y, en consecuencia, sus evoluciones también, reflejado particularmente en aquellos países interesados en promover la actividad turística, por considerarla importante para el desarrollo socioeconómico de las naciones, adelantando una serie de iniciativas puntuales en cuanto al mejoramiento de las condiciones de prestación de servicios y actividades turísticas, así como en el manejo de los destinos turísticos, lo que permite la definición y el cumplimiento de requisitos que promuevan la calidad y sostenibilidad del turismo en el país (Corzo, 2019).

La demanda de turismo internacional desde el 2016 siguió la tendencia positiva de años previos y numerosos destinos arrojaron

buenos resultados, aunque unos cuantos sufrieron incidentes de seguridad, en el propio país o en su región. Se ha observado algún cambio de dirección en los flujos turísticos, aunque la mayoría de los destinos se ha beneficiado del crecimiento general debido a la mayor demanda de turismo, la mejora de la conectividad, el abaratamiento del transporte aéreo y la simplificación de los trámites para obtención de visados en muchos países (Corzo, 2019a). El crecimiento del turismo depende, en muchos destinos, casi exclusivamente del crecimiento de la oferta aérea. El transporte aéreo representa en promedio el 70 % de las entradas en concepto de transporte turístico y como actividad imprescindible para el desarrollo de las naciones (Wallingre, 2018a), Las características primordiales que permiten que el transporte aéreo sea un aliado en la realización de la actividad turística básicamente se resumen en las siguientes: (1) la modalidad posee la mayor amplitud de ruta, como consecuencia que todo el espacio es áero-navegable; (2) permite y facilita la integración entre continentes, países e islas; (3) es imprescindible para el desarrollo del turismo intercontinental e insular, siendo vital para el desarrollo turístico en general; (4) es el modo que posee el más alto grado de seguridad; (5) es ideal para el transporte de personas, productos perecederos, urgentes y correo; (6) tiene un alto grado de eficiencia en el sistema de reservas y emisión de boletos, y permite la venta de sus vuelos con un importante tiempo de anticipación; (7) ofrece alta velocidad, gran capacidad de transporte, y las tarifas, según el tipo de servicio y de temporada. (Wallingre, 2018).

En la actividad turística, el transporte aéreo forma parte tanto de los servicios elementales, como de los servicios complementarios; ya que existen servicios de transporte que se prestan directamente para satisfacer a la demanda turística y, en este caso puntual, el transporte aéreo suplente esta necesidad y es la alternativa que desplaza la mayor cantidad de pasajeros por turismo en el mundo. En la actualidad el sector de las compañías aéreas se encuentra en un entorno más competitivo, esto se da a partir de la globalización y la descentralización del transporte aéreo lo cual ha concebido nuevos competidores, nuevos productos y servicios. (Parra y Mateus, 2018)

• **Modelo de Negocio “Low Cost”**

El término ‘líneas aéreas de bajo costo’ procede de la traducción inglesa ‘Low Cost Airlines’ y a su vez está interrelacionada con diferentes conceptos, los cuales se encuentran: *Low Fare* (bajo precio), *Low Cost* (bajo costo), y *No Frills* (sin adornos), estas ofrecen precios de vuelos que son más bajos que los de las líneas aéreas tradicionales, brindando tarifas económicas para su mercado objetivo y que, al mismo tiempo, son rentables para la aerolínea, realizando trayectos en los cuales no presentan *frills* (un vuelo casi sin confort para disminuir los costos) (Meissner, 2008).

La aparición del modelo de aerolínea bajo costo cambió totalmente el panorama de la industria aérea comercial. Este tipo de aerolíneas son eficientes y ofrecen cada vez más, normalmente evitan ofrecer conexiones a sus pasajeros, incluso dentro de su propia red de rutas aéreas y donde las

beneficiarias son otras compañías aéreas de bajo costo. El concepto de aerolínea de bajo costo comenzó en los Estados Unidos con la aerolínea *Pacific Southwest*, que inició operaciones el 6 de mayo de 1949; sin embargo, en 1971, Rollin King, el propietario de una pequeña compañía aérea de cabotaje y Herb Kelleher, tuvieron la idea de crear una nueva aerolínea que transportaría pasajeros entre las ciudades texanas de Houston, Dallas y San Antonio a una tarifa de 20 dólares por tramo; de esta manera inicia así: *Southwest Airlines* (Ivani, 2015).

Las características de este modelo de negocio se basan en: (1) no incluir servicios de alimentos a bordo; (2) menor cantidad de tripulantes en cabina; (3) no pre-asignación de asientos; (4) embarque por orden de llegada al aeropuerto; (5) cobro por el despacho de equipaje; (6) no ofrecer los horarios más convenientes para las partidas y arribos; (7) operar con aeropuertos de segundo nivel operativos; (8) utilización de aviones de un mismo modelo; (9) realización de vuelos punto a punto. (Wallingre, 2018b)

TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA

“El transporte aéreo tiene un factor multiplicador muy grande, no es solamente lo que está generando en el valor de la venta y compra, sino toda la cadena de valor detrás del transporte aéreo, que hace que este sector contribuya mucho al PIB de Colombia”, explicó Santiago Castro, director de la Aeronáutica Civil de Colombia en 2013 (Aviacol, 2014). El sector del transporte

aéreo en Colombia ha alcanzado importantes niveles de desarrollo que brindan confianza en los prestadores de servicios aéreos y a quienes utilizan el avión como medio para movilizarse a sus destinos. Es uno de los servicios más importantes de la economía colombiana por dos razones: la primera se debe a la topografía del país, ya que esta dificulta la operación de otros tipos de transporte y es considerada un instrumento esencial para conectar y llegar a algunas de las regiones más apartadas; la segunda razón es que permite la conexión con la economía mundial como un factor vital para el desarrollo económico nacional (Olivera, Cabrera, Bermúdez, y Hernández, 2011).

Colombia cuenta en estos momentos con una cadena aérea muy bien estructurada que viajan a las principales ciudades del país, según datos de la Aeronáutica Civil de Colombia, en los últimos diez años, el país ha duplicado el número de rutas a destinos internacionales y ha mostrado incremento en el número de pasajeros movilizados; en el caso del movimiento de vuelos nacionales el aumento también ha sido significativo. Este comportamiento se debe al incremento de la clase media en Colombia y del poder adquisitivo de los ciudadanos, que se vio potenciado por la llegada de las aerolíneas de bajo costo, que le están quitando un importante mercado a los viajes terrestres (Portafolio, 2018).

El crecimiento de las aerolíneas de bajo costo en Colombia se está desarrollando bajo la estimulación de los mercados, que en el pasado no se había planteado y que a la fecha presentan excelentes resultados. En el año 2012 se presentaba un fenómeno que no era común dentro del transporte

aéreo colombiano: “Con un modelo de negocio muy conocido en el mundo y que en el país ha venido tomando fuerza”, mencionó la Revista Semana en su artículo ‘La Competencia se puso buena’. “La llegada de la compañía de bajo costo como Viva Colombia (hoy se conoce como Viva Air), movió el mercado aeronáutico. Las grandes aerolíneas ajustan sus estrategias con grandes promociones y nuevas rutas y los usuarios son los beneficiados” (Revista Semana, 2012).

El caso de Viva Colombia (ahora Viva Air) es especialmente ilustre porque también aumentó de forma significativa su oferta de vuelos y se ha mantenido como líder en precio (Parra, 2014). Las condiciones del mercado en Colombia son favorables para el sector de las aerolíneas de bajo costo, con una representación del 16% del mercado aéreo. Este fenómeno se da debido a que el país presenta una economía relativamente sólida y sigue mostrando un buen comportamiento; también se debe, en parte, al fenómeno político, social y de seguridad que vive el país en la actualidad. Un reporte entregado por Euromonitor International para el artículo periodístico del periódico Portafolio en relación a la implementación de este modelo de negocio, asegura que “se espera que Colombia registre el mayor crecimiento dentro del segmento LCC (*Low Cost Carriers*) durante el periodo 2015-2020, con un crecimiento de 28%” (Portafolio, 2017).

• Aerolíneas de bajo costo en Colombia

Dentro de la operación aérea que se lleva a cabo en el país y con el sinnúmero de

aerolíneas tanto tradicionales como de bajo costo a nivel nacional e internacional, en este apartado se hace la sinopsis de las siguientes aerolíneas, las cuales operan en la ciudad objeto de estudio de esta investigación y que son las de mayor presencia en el destino en cuanto a movimiento de pasajeros después de Avianca y Latam (como aerolíneas tradicionales).

Viva Air (antes Viva Colombia): Esta aerolínea nació en el 2007 a partir del resultado de un proyecto de grado de MBA para Stanford University a cargo de William Shaw, quien unió fuerzas con Fred Jacobsen, Gabriel Migowski y Juan Emilio Posada, el 5 de agosto de 2010. La Aerocivil (*Aeronáutica Civil de Colombia, ente gubernamental al servicio del transporte aéreo*) dio la aprobación para empezar a operar bajo este nuevo modelo de negocio y la aerolínea inició operaciones el 25 de mayo de 2012 con tres aviones Airbus A320 en ocho rutas nacionales (Viva Air, 2007). La implementación del modelo de negocio de bajo costo para esta aerolínea se presenta de la siguiente manera: (1) Avión grande de 180–189 sillas. (2) Clase única de pasajeros. (3) Vuelos cortos y frecuentes. (4) Máxima ocupación por vuelo. (5) Ventas directas de tiquetes o con pocos intermediarios. (6) Disminución de los tiempos de embarque y desembarque. (7) Reducción de costos operativos.

Esta aerolínea se caracteriza por la simpleza en el modelo de negocio: las personas pueden comprar un tiquete aéreo a una tarifa que puede rondar los COP \$49.900 (USD\$16 aprox. por trayecto), el pasajero puede elegir si llevará o no

equipaje, si quiere realizar el check in en el aeropuerto o de manera virtual, si desea consumir algo dentro del avión y si quiere llevar equipaje especial. También han implementado una forma de pago de sus tiquetes aéreos a través de las cajas de los supermercados, con esto pretenden llevar el servicio aéreo a clientes potenciales que no se encuentran bancarizados. Su base de operación se encuentra en la ciudad de Medellín en el aeropuerto José María Córdova, cuenta con 8 aviones Airbus A320, 21 rutas nacionales y 4 internacionales con base alterna el Aeropuerto Internacional El Dorado en Bogotá,

Viva Air hace parte de un selecto grupo de exitosas aerolíneas que han optado por esta línea de negocio y al mismo tiempo han transformado los mercados aéreos operaciones. Esta aerolínea ha dinamizado el mercado y ha llevado a hacer mucho más competitivos los precios al pasajero, tanto así que en las rutas en donde ha entrado a participar Viva Air se ha incrementado el tráfico y se han mejorados los niveles de precios para los pasajeros. (Parra y Mateus, 2018).

Wingo: Esta aerolínea fue creada como parte de la compañía Copa Holdings, propietaria de Copa Airlines y Copa Airlines Colombia. Inició operaciones en el mercado aéreo colombiano el primero de diciembre de 2016, y todos sus vuelos se inauguraron de forma simultánea. Entró al mercado de aerolíneas bajo costo con un nuevo modelo de negocio que busca atraer nuevos clientes con servicios a la medida. La aerolínea está a cargo Catalina Bretón, su líder general, y el objetivo de la aerolínea es llegar a

destinos turísticos que actualmente no son prestados por aerolíneas de bajo costo para ofrecer un precio competitivo que permita que más personas puedan viajar.

La implementación del modelo de negocio de bajo costo para esta aerolínea se presenta de la siguiente manera: (1) Optimización de los gastos de operación, administración y distribución para reducir costos de operación. (2) Soporte operacional, todo con el respaldo de Copa Holdings. (3) Las piezas de equipaje permitidas dentro del valor del tiquete aéreo serán una pieza personal de hasta 6 kilos, un equipaje de mano de hasta 10 kilos y los pasajeros tendrán acceso a bebidas de manera gratuita. (4) Precios bajos y amplia red de rutas. (5) Servicio de fila, asiento preferencial, check-in en el aeropuerto y se podrán transportar mascotas en la cabina de pasajeros (Aviacol, 2016).

Esta aerolínea se caracteriza por que su modelo de negocio es "una combinación de cumplimiento, frescura y cercanía para hacer que miles de personas le den rienda suelta a su espíritu viajero y descubran los mejores destinos de la región a precios increíbles". Su base de operaciones es el Aeropuerto Internacional El Dorado. En cuanto a su flota aérea, la aerolínea cuenta con aviones Boeing 737-700 next generation, con capacidad para 142 pasajeros; y maneja 17 rutas: 6 a nivel nacional y 11 a nivel internacional (Parra y Mateus, 2018).

METODOLOGÍA

La investigación se desarrolló en tres fases. En la primera fase, a partir de la delimitación

del tema, se dan a conocer los aspectos más relevantes de la ciudad de Cartagena de Indias y el movimiento de pasajeros que tiene esta ciudad via aérea. En la segunda fase se da a conocer la implementación del modelo de aerolínea bajo costo desde su fundamentación teórica y cómo en Colombia ha incursionado este modelo. Finalmente, en la tercera fase, se realiza un análisis de la operación aérea de pasajeros antes y después de la entrada del modelo de negocio de aerolínea de bajo costo al mercado aéreo colombiano, determinando el impacto del crecimiento turístico en la ciudad de Cartagena de Indias.

Una vez desarrolladas estas etapas dentro de este trabajo monográfico, se planean las conclusiones y se vislumbrará la importancia de este medio de transporte en la actividad turística del país.

DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La ciudad de Cartagena de Indias es una ciudad ubicada a orillas del mar Caribe y es la capital del departamento de Bolívar, convirtiéndose en uno de los puertos de mayor importancia en Colombia, el Caribe y el mundo, así como célebre destino turístico. La base de la estructura económica y productiva de Cartagena es el turismo, la industria, el comercio y la logística portuaria, aportando el 10% de los empleos en la ciudad.

Esta ciudad cuenta con el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Código IATA: CTG, código OACI: SKCG), el cual se

encuentra ubicado al interior del casco urbano de la ciudad y está considerado como el 4to aeropuerto en importancia en relación a movimiento de pasajeros, debido a la gran cantidad de movimiento turístico (5 millones de pasajeros por año, realizando 18 operaciones por hora). El Aeropuerto Rafael Núñez, conecta a Cartagena de Indias con 7 destinos nacionales: Bogotá, Cali, Medellín, Bucaramanga, Pereira, Montería y San Andrés; y 8 internacionales: Lima, Ciudad de Panamá, Miami, Fort Lauderdale, Atlanta, New York, Toronto, Montreal y Ámsterdam (Sociedad Aeroportuaria de la costa, 2018) registrando 332 frecuencias semanales según temporada. El mayor número de frecuencias semanales en rutas nacionales se presentan para las temporadas de vacaciones de mitad y final de año.

Actualmente 14 aerolíneas operan en el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, en el siguiente cuadro se muestran las aerolíneas nacionales y sus números de frecuencias semanales en rutas domésticas, por ciudad de origen y aerolínea.

A nivel internacional el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, presenta una conectividad aérea establecida en relación a frecuencias de 1 a 3 en operación regular, para temporadas el número de frecuencias tiende a aumentar. A continuación, se muestran las aerolíneas Internacionales y sus números de frecuencias semanales en rutas internacionales, por ciudad de origen y aerolínea.

Tabla 1.

Conectividad y Tráfico Aéreo, conectividad domestica

Aerolínea	Bogotá	Medellín	Cali	Montería	B/manga	San Andrés	Pereira	Total
Avianca	126	35	14				3	178
LATAM	58	7						65
Viva Colombia	17	18	5		4	6	7	57
ADA				13				13
WINGO	7					5		12
EasyFly					7			7
Total	208	60	19	13	11	11	10	332

Fuente: (SITCAR, 2018)

Tabla 2.

Conectividad y Tráfico Aéreo, conectividad internacional

Ciudad Origen	Ciudad destino	Frecuencia semanal	Aerolínea
Panamá	Cartagena	18	Copa
Panamá	Cartagena	2	Wingo
Panamá	Cartagena	2	Air Panamá
Miami	Cartagena	7	Avianca
Miami	Cartagena	7	American Airlines
Ft. Lauderdale	Cartagena	7	JetBlue
Ft. Lauderdale	Cartagena	4	Spirit
New York	Cartagena	3	JetBlue
Nueva York	Cartagena -Pereira	3	Avianca
Atlanta	Cartagena	3	Delta
Lima	Cartagena	4	Latam
Ámsterdam	Cartagena	3	KLM

Fuente: (SITCAR, 2018)

- Movimiento de pasajeros a la ciudad de Cartagena de Indias**

A continuación, se muestran algunos datos estadísticos, los cuales pueden determinar el efecto del transporte aéreo, en la ciudad de Cartagena de Indias, según los boletines

operacionales que emite la Aerocivil, se toma como referente un solo trayecto ya que en este caso Cartagena es el destino receptor para la actividad turística, el cuadro se hace de manera evolutiva anual (periodo comprendido entre enero y diciembre)

Tabla 3.

Movimiento de pasajeros nacionales por ciudades

RUTA	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BOG-CTG	610.164	737.640	878.791	865.809	993.774	1'078.994	1'134.286
CLO-CTG	59.386	116.	130.130	128.688	149.635	157.552	137.043
ADZ-CTG	29.002	29.729	34.092	34.594	53.157	64.280	104.166
MDE-CTG	94.924	204.622	281.799	265.584	295.590	342.075	365.018
PEI-CTG	24.296	38.247	65.971	52.160	63.725	69.778	86.799
BGA-CTG	23.610	27.756	30.219	29.863	33.511	44.466	29.680

Fuente: El autor

Como se mencionaba anteriormente, en el desarrollo de esta investigación, el modelo de negocio de aerolínea bajo costo incursiona en el mercado colombiano a partir del año 2012, reflejado en el cuadro anterior, se denota un incremento en la operación aérea del destino turístico, teniendo en cuenta que antes de 2012, las únicas aerolíneas que tenían aparición eran AVIANCA y LATAM, con la aparición de Viva Air desde el año 2012, el incremento de pasajeros por año es de aproximadamente de 100.000 y si se realiza una comparación entre 2014 a 2016 (año en el cual aparece la aerolínea Wingo) el incremento se refleja en más de 200.000 pasajeros (en el caso de Bogotá puntualmente).

(Las otras rutas analizadas, a partir de la codificación internacional de la IATA son CLO: Cali, ADZ: San Andres Islas, MDE: Medellín, PEI: Pereira, BGA: Bucaramanga)

Aunque, en la delimitación del problema se menciona que también tiene recepción de la ciudad de Montería, en los boletines operacionales de la Aerocivil no se muestran registros de esta ruta.

En la tabla 4, se muestran datos estadísticos, los cuales pueden determinar el efecto del transporte aéreo, en la ciudad de Cartagena de Indias a nivel internacional, según los boletines operacionales que emite la Aerocivil, se toma como referente las llegadas. Desde los puntos de origen que recibe la ciudad, el cuadro se hace de manera evolutiva anual (periodo comprendido entre enero y diciembre).

En el cuadro anterior, se evidencia que a partir del 2014 se abren nuevas rutas directas a la ciudad de Cartagena para Nueva York y Atlanta, estas rutas las manejan las aerolíneas Spirit Airlines y Jetblue, aerolíneas que, en el mercado norteamericano, son de bajo costo, para el caso particular de Lima de igual manera se evidencia una nueva alternativa en el mercado, ya que es Viva Air la única aerolínea que ofrece esta ruta. En el caso de Panamá, con la incursión de Wingo, el movimiento de pasajeros se incrementa casi en 20.000, hay que recordar que la operación de esta aerolínea comienza en el año 2016, a nivel nacional e internacional. Fort Lauderdale es otro caso de crecimiento notable, ya que nuevamente las aerolíneas

Tabla 4.

Movimiento de pasajeros internacionales por ciudades

RUTA	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
MIA-CTG	31.367	33.665	32.643	32.088	32.316	36.153	39.699
FLL-CTG	23.418	27.300	25.958	36.278	62.457	58.368	48.331
NYC-CTG	N/D	N/D	N/D	31.891	37.264	38.278	33.696
ATL-CTG	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	9.950	9.141
LIM-CTG	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	12.716	42.289
MAD-CTG	N/D	N/D	4.990	4.470	4.511	4.868	5.607
PTY-CTG	40.908	47.155	46.742	45.540	46.284	63.751	64.311

Fuente: El autor

Spirit Airlines y Jetblue abren operación directa en el país con esta ruta y se ve reflejado en el aumento de pasajeros del año 2014 a 2015. Ciudades tales como Toronto, Montreal y Ámsterdam, son operadas por aerolíneas tradicionales, de las cuales, los boletines operacionales de la Aerocivil, no muestran registros, en el caso particular de Madrid, hay presencia de operación desde el 2013, pero esta es operada por el modelo de negocio tradicional de la aerolínea Iberia. (A partir de la codificación internacional de la IATA las ciudades que se enlizaron son FLL: Fort Lauderdale, NYC: Nueva York, ATL: Atlanta, LIM: Lima, MAD: Madrid, PTY: Panamá).

Para poder determinar de manera más exacta, los efectos de las empresas aéreas de bajo costo en la actividad turística de Cartagena de Indias era importante conocer el movimiento de pasajeros por empresas, al destino, más sin embargo, este dato no es posible incluirlo en este análisis, debido a que las estadísticas de la Aerocivil, solamente muestran el movimiento de pasajeros, por empresas, pero no discriminan rutas, razón

por la cual, no es pertinente mostrar este cuadro debido a que el movimiento que se muestra en estos boletines es a nivel nacional (diferentes rutas).

- **Efectos de la actividad turística en Cartagena de Indias a partir de la entrada del modelo de aerolínea de bajo costo**

teniendo en cuenta el informe presentado por SITCAR (Sistema de Información Turística de Cartagena de Indias), los efectos de la actividad turística, con base en el transporte aéreo y la incursión del modelo de aerolínea de bajo costo, se pueden determinar de la siguiente manera:

1. Las aerolíneas cuentan con un número de frecuencias semanales autorizadas y pueden aumentarlas o disminuirlas según temporada para ajustarlas a la demanda.
2. Desde el 17 de julio de 2014, Avianca está operando la ruta Pereira-Cartagena con tres rutas semanales como parte de la ruta Pereira-Cartagena-Nueva York.

3. Viva Air aumentó sus frecuencias en la ruta Medellín-Cartagena pasando de 11 en enero a 19 frecuencias semanales reportadas en los primeros días de diciembre de 2016.
4. Viva Air, está operando en la ruta Cartagena-San Andrés, con 6 frecuencias semanales.
5. Desde el 1 de diciembre de 2016, Wingo está operando en las rutas Bogotá-Cartagena y San Andrés- Cartagena con 7 y 5 frecuencias semanales respectivamente.
6. En el 2016 se registró en la ciudad de Cartagena de Indias una gran afluencia de pasajeros nacionales para los meses de enero, julio, agosto y diciembre.
7. En mayo de 2017 la afluencia de pasajeros nacionales estuvo 7.911 visitantes por encima de la reportada en igual mes del 2016 (143.542)
8. Cartagena cuenta con 45 frecuencias internacionales directas lo cual representa el 4,49% del total de frecuencias internacionales semanales el total de frecuencias internacionales directas a Cartagena puede oscilar entre 60 y 65 semanalmente según la temporada de año. Actualmente Cartagena cuenta con 63 frecuencias por semana de conectividad internacional.
9. En 2012, la conectividad internacional hacia Cartagena aumentó con un mayor número de frecuencias desde Panamá (12 a 18 frecuencias) y con la ruta desde Nueva York operada por la aerolínea JetBlue la cual inició operaciones el 3 de noviembre con operación regular de 3 vuelos semanales y puede ascender hasta 5 vuelos por semana.
10. A partir de octubre 29 de 2014, JetBlue comenzó a operar la ruta Ft. Lauderdale-Cartagena con una frecuencia diaria.
11. A partir del 23 de febrero de 2017, la aerolínea Wingo opera la ruta que conectará a Cartagena con Panamá, inicialmente con 2 frecuencias semanales. (Corporación de turismo de Cartagena, 2017).

En cuanto a la actividad turística en la Ciudad de Cartagena de Indias, el informe evidencia que:

- Durante el año 2016, se evidenció un incremento del 22,4% en el total de viajeros extranjeros que reportan a Cartagena de Indias como su principal destino en Colombia, pasando de 299.167 en 2015 a 366.121 viajeros en el mismo periodo de 2016.
- El 85% de los extranjeros que llegan a la ciudad reportan que su principal motivo de viaje es: Vacaciones y ocio, y el 15% restante por motivos profesionales o de negocios, eventos y otros motivos.
- En lo corrido del año 2017 de enero a abril Estados Unidos sigue liderando como mercado emisor con un 21,5% de participación.
- Entre el 2008 y el 2016 la oferta de habitaciones hoteleras en Cartagena de Indias se incrementó un 54% pasando de 8.500 a 13.110 habitaciones (Corporación de turismo de Cartagena, 2017)
- En 2013 Cartagena cerró el año con 1.530.515 llegadas de pasajeros nacionales, esto es un incremento de +17,8% respecto a 2012.

- Para la temporada del mes de diciembre-enero del 2017, se recibieron 330.000 turistas, un 16% más que en el año 2016 el cual fue de 282.000 turistas, los cuales llegaron en 243.500 vuelos nacionales y 34.000 vuelos internacionales
- La ocupación hotelera puede alcanzar un porcentaje del 90% (Reportur, 2016)

CONCLUSIONES

Una vez desarrollado el tema, en relación a los efectos de las empresas aéreas de bajo costo en la actividad turística en Cartagena de Indias, en Colombia, se puede concluir que: El transporte aéreo es una actividad económica influyente dentro de la actividad económica colombiana, la cual está realizando grandes aportes al producto interno bruto y permite unir regiones, de igual manera las políticas de descentralización y globalización permitieron generar nuevas competencias y nuevos modelos de negocio aplicados al transporte aéreo de pasajeros.

El aumento de la conectividad aérea internacional y el incremento de las frecuencias semanales en vuelos nacionales son factores contundentes que han conllevado al incremento de turismo que reporta a Cartagena de Indias como su principal destino en Colombia. El modelo de negocio de aerolínea de bajo costo en Colombia se está desarrollando bajo la estimulación de los mercados que en el pasado no se había planteado y que a la fecha presentan excelentes resultados esto conlleva a la generación de más ingresos y rentabilidad del negocio.

Se ha logrado captar un número de pasajeros que no era habitual en las aerolíneas tradicionales y, al ver unos precios tan atractivos, se lanzaron a la nueva experiencia del vuelo con las vivencias en cada uno de sus destinos. Este nuevo modelo de negocio ha generando una activación, en gran medida, en el transporte aéreo y el turismo en Colombia. Todo lo mencionado anteriormente obedece a un esfuerzo comercial que vienen realizando las aerolíneas para incrementar sus frecuencias y democratizar el servicio.

REFERENCIAS

- Aviacol. (2014). *Cifras consolidadas del mercado aéreo en Colombia durante el 2013*. Obtenido de <https://www.aviacol.net/noticias/cifras-consolidadas-del-mercado-aereo-en-colombia-durante-2013.html>
- Aviacol. (2016). *Nace Wingo: nueva aerolínea bajo costo en Colombia*. Obtenido de <https://www.aviacol.net/noticias/nace-wingo-nueva-aerolinea-bajo-costo-colombia.html>
- Corporación de turismo de Cartagena. (2017). *Indicadores turísticos informe junio a corte mayo 2017*. Obtenido de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/sistema-de-informacion-turistica-de-cartagena-de-indias-indicadores-turisticos.compressed.pdf>
- Corzo-Arévalo, Daniel H. (2019). *Las normas técnicas sectoriales como*

- estrategia de calidad en el turismo colombiano. Planificación y Gestión de Calidad en Destinos y Empresas Turísticas.* Maestría en Desarrollo y Gestión del Turismo. Universidad Nacional de Quilmes.
- Corzo-Arevalo, D. (2019). Diagnóstico preliminar para la organización del plan de desarrollo turístico del destino Santander, Colombia. *Gestión Turística*, (31), 7-47. Consultado de <http://revistas.uach.cl/index.php/gestur/article/view/6164/7260>
- Ivani, J. (2015). *Compañías aéreas de bajo costo: estudio del modelo y su viabilidad en el mercado argentino.* Obtenido de http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-0319_IvaniJV.pdf
- La República (2018). *El negocio de las aerolíneas low cost cada vez toma más vuelo en América.* Obtenido de <https://bit.ly/2J0FCzi>
- 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* (Tesis doctoral), Málaga, España. Obtenido de <http://www.biblioteca.uma.es/bbldoc/tesisuma/17678298.pdf>
- Olivera, M., Cabrera, P., Bermudez, W., y Hernandez, A. (2011). *El impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas.* Obtenido de http://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/165/CDF_No_34_Abril_2011.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Parra, L. (2014). *Análisis operacional de Viva Colombia en relación con las aerolíneas Avianca y Lan al mercado aéreo nacional.* Obtenido de <https://docplayer.es/12910826-Facultad-de-ciencias-economicas-ensayo-lic-laura-victoria-parra-perilla-codigo-2000224.html>
- Parra, L., y Mateus, R. (2018). Impacto del modelo del negocio de las aerolíneas de bajo costo en Colombia. *Global Conference on Business and Finance Proceedings*. 13 (2) 776. Obtenido de <https://www.theibfr.com/wp-content/uploads/2018/09/ISSN-1941-9589-V13-N2-2018.pdf>
- Portafolio. (2017). *Aerolíneas de bajo costo tendrán gran crecimiento en el país.* Obtenido de <https://www.portafolio.co/negocios/aerolineas-de-bajo-costo-tendran-gran-crecimiento-en-el-pais-506512>
- Reportur. (2016). *Cartagena prevé en temporada de fin de año un 16% más de turistas.* Obtenido de <https://www.reportur.com/colombia/2016/12/15/cartagena-proyecta-recibir-330-mil-turistas-en-temporada-de-fin-de-ano/>
- Revista Semana. (2012). *La competencia se puso buena.* Obtenido de <http://www.semana.com/economia/articulo/la-competencia-puso-buena/259259-3>
- SITCAR. (2018). *Sistema de Información Turística de Cartagena.* Cartagena de Indias: Corporación de Turismo Cartagena de Indias.

Sociedad Aeroportuaria de la Costa. (2018).

Información y ubicación del aeropuerto Rafael Nuñez CTG. Obtenido de <https://aeropuertocartagena.com.co/informacion-y-ubicacion/>

Wallingre, N. (2013). *Transporte aéreo su relación con el turismo y los servicios.* Buenos Aires, Argentina, Fundación Proturismo, 2da Edición.

Wallingre, N. (2018). *Aspectos generales del transporte turístico.* Obtenido de https://posgrado.uvq.edu.ar/file.php/2714/CLASE_2_SdeTyDT.pdf

Wallingre, N. (2018a). *Transporte aéreo, su relación con el turismo y los servicios.* Obtenido de <https://posgrado.uvq.edu.ar/mod/biblio/view.php?type=biblio&course=2714>

Wallingre, N. (2018b). *Principales características recientes del transporte mundial.* Obtenido de https://posgrado.uvq.edu.ar/file.php/2714/CLASE_3_SdelTyDT.pdf