



**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES**

**Título de trabajo:**

“Industria Aero comercial y su impacto en la Economía Ecuatoriana”

**Línea de investigación:**

Teoría y desarrollo Económico

**Modalidad de titulación:**

Proyecto de Investigación

**Carrera:**

Administración de Empresas énfasis Negocios Internacionales

**Título a obtener:**

Licenciado en Administración de Empresas énfasis Negocios Internacionales

**Autor:**

Jaime Andrés Mendoza Ramírez

**Tutor:**

Mgs. Adrián Moreno

Guayaquil – Ecuador

2019

## **Dedicatoria**

El presente proyecto de investigación se lo dedico a mi familia, quienes han sido parte fundamental en mi desenvolvimiento para poder convertirme en un profesional.

## **Agradecimientos**

Le agradezco primero a dios por permitirme llegar a este momento tan ansiado. A toda mi familia que me ha apoyado desde el primer día que ingrese a la Universidad, a todos mis amigos que han sido parte de este proceso y a mi tutor, el señor Adrián Moreno por ayudarme y guiarme en este trabajo de titulación.

## Urkund Analysis Result

Analysed Document: MENDOZA RAMIREZ JAIME ANDRES.docx (D57826642)  
Submitted: 10/28/2019 7:47:00 PM  
Submitted By: amoreno@ecotec.edu.ec  
Significance: 5 %

### Sources included in the report:

<http://www.uees.edu.ec/dolarizacion/pdf/1/3-Conf-Sebastian-Cardenas-190115.pdf>  
[https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas\\_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2017/2017\\_TRANSPORTE\\_BOLETIN.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2017/2017_TRANSPORTE_BOLETIN.pdf)  
[http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/fjmv/Comercio\\_Exterior.pdf](http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/fjmv/Comercio_Exterior.pdf)

### Instances where selected sources appear:

14



## **CERTIFICADO DE REVISIÓN FINAL**

**CERTIFICO QUE EL PRESENTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN  
TITULADO:**

**INDUSTRIA AEROCOMERCIAL Y SU IMPACTO EN LA ECONOMÍA  
ECUATORIANA**

**ACOGIÓ E INCORPORÓ TODAS LAS OBSERVACIONES REALIZADAS  
POR LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL ASIGNADO Y CUMPLE CON LA  
CALIDAD EXIGIDA PARA UN TRABAJO DE TITULACIÓN DE GRADO.**

**SE AUTORIZA A: JAIME ANDRES MENDOZA RAMIREZ**

**QUE PROCEDA A SU PRESENTACIÓN.**

**Samborondón, 22-11-2019**



**Mgs. Adrián Moreno**

**TUTOR**

## **Resumen**

Este proyecto de investigación buscó analizar el impacto económico que tiene la industria aerocomercial para el Ecuador. Para efectos de cumplir lo mencionado, se procedió a investigar los aspectos teóricos que influyen en esta industria, mientras se contrastó con las entrevistas realizadas a personas con experiencia en la aviación civil y los datos obtenidos de las tres variables que fueron planteadas. Los resultados del trabajo investigativo fueron satisfactorios, evidenciando el incremento en los últimos años el flujo de pasajeros internacionales y el movimiento de carga, lo que conllevó para haber planteado un plan estratégico con cuatro pilares para el continuo mejoramiento de la aviación civil en el Ecuador, pudiendo llegar a las conclusiones de manera objetiva y como consecuencia haber establecido las recomendaciones para la industria aerocomercial.

## **Abstract**

This research project tried to analyze the economic impact of the commercial aviation in Ecuador. In order to accomplish the beforementioned project, it was necessary to research the theoretical framework that influence this industry. Besides this, it was also necessary to apply a contrast analysis of different interviews made to people with a wide expertise in this field. Furthermore, the obtained data results from the three variables were achieved. The results of this research proved to be satisfactory because there was an increase of the flow of international passengers and cargo which was devised in the four-pillar strategic plan for the continuous improvement of civil aviation in Ecuador which fulfilled the reached conclusions established for the aero commercial industry and as a consequence it has established recommendations for the aero-commercial industry.

## Tabla de Contenidos

<b>Introducción .....</b>	<b>11</b>
Contexto histórico .....	11
Antecedentes .....	12
Planteamiento del problema .....	13
Delimitación .....	14
Objetivo General .....	14
Objetivos Específicos:.....	14
Variables .....	15
Justificación.....	15
Novedad .....	16
Alcance de la investigación.....	16
<b>Capítulo I: Marco teórico .....</b>	<b>19</b>
1.1 Logística Internacional .....	19
1.2 Transporte Internacional de Carga Aérea .....	22
1.3 Logística Aérea en América Latina.....	24
1.4 Logística Aérea en Ecuador .....	27
1.5 Carga Aérea en el Ecuador.....	29
1.6 Comercio Exterior.....	31
1.7 Balanza de Pagos.....	32
1.8 Cuenta Corriente .....	33
1.9 Balanza Comercial .....	33
<b>Capítulo II: Marco Metodológico.....</b>	<b>36</b>
2.1 Enfoque de la investigación .....	36
2.2 Variables .....	37
2.3 Datos .....	38
<b>Capítulo III: Análisis e Interpretación de los Datos.....</b>	<b>40</b>
3.1 Entrevistas .....	40
3.2 Las cinco fuerzas de Porter .....	43
3.3 Ingreso por turistas extranjeros .....	45
3.4 Movimiento de carga aérea .....	51
3.5 Empleos Generados.....	55



<b>Capitulo IV: Propuesta .....</b>	<b>60</b>
<b>Conclusiones .....</b>	<b>63</b>
<b>Recomendaciones .....</b>	<b>65</b>
<b>Bibliografía .....</b>	<b>66</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>68</b>

## Lista de Figuras

Figura 1: Secuencia de actividades en el transporte internacional de mercancías. ....	19
Figura 2: Características de los medios de transporte.....	20
Figura 3: Las mercancías transportadas por la vía aérea. ....	23
Figura 4: Índice de Liberación Aérea .....	26
Figura 5: Nuevas aerolíneas comerciales en el Ecuador. ....	28
Figura 6: Aerolíneas de carga en el Ecuador. ....	30
Figura 7: Entrada y salida de carga por vía aérea, periodo 2017 (TM).....	31
Figura 8: Ingreso por turistas estadounidenses a Guayaquil.....	45
Figura 9: Ingreso por turistas españoles a Guayaquil.....	46
Figura 10: Ingreso por turistas españoles a Quito. ....	47
Figura 11: Ingreso por turistas brasileños a Quito.....	48
Figura 12: Ingreso por turistas mexicanos a Guayaquil.....	48
Figura 13: Ingreso por turistas franceses a Quito.....	49
Figura 14: Ingreso por turistas extranjeros al Ecuador. ....	50

## **Introducción**

### **Contexto histórico**

La Industria Aerocomercial tiene un impacto significativo para la economía de un país. Es capaz de mover miles de millones de dólares a través del turismo, movilización de carga aérea, ingreso de divisas, etc. Conforme van pasando los años se va viendo una clara mejoría en los aspectos tecnológicos en esta industria, que ayudan a mejorar el medio ambiente, la reducción de costos, la seguridad abordo y sobre todo agilizar los procesos.

Hay que considerar que el negocio de las Aerolíneas como tal, es muy complejo desde todo punto de vista. Financieramente hablando, a nivel mundial casi todas las aerolíneas están pasando por momentos muy difíciles, especialmente las que no innovan y se mantienen con aviones viejos y obsoletos. En su mayoría, o generan pérdidas o están en el punto de equilibrio, son muy pocas las que tienen ganancias reales, y aun así casi ninguna pasa del 10% de retorno sobre los ingresos anuales. ¿Entonces, como así habiendo tantas aerolíneas que generan pérdidas o están en su punto de equilibrio siguen subsistiendo?

La respuesta es sencilla. En la mayoría de estas aerolíneas con problemas financieros, por lo general son del estado, es decir, el gobierno es dueño de ella y la mantiene a través de subsidios. Por otro lado, hay algunas que estando en el punto de equilibrio están constantemente buscando la manera de mejorar sus finanzas a través de manejos y planes estratégicos. Uno de los factores principales por el cual las aerolíneas están teniendo problemas económicos, es porque hace ya unos 15 años se viene introduciendo un nuevo modelo de negocio dentro de esta industria conocido como Aerolíneas Low Cost.

A pesar de que ya se lo introdujo hace una década y media, recién hace unos 5 años ha tomado con mayor fuerza este nuevo modelo, ya que también los clientes van cambiando o modificando su manera de viajar, lo cual permitió que parte del mercado se lo ganaran estas compañías y las otras se vean obligadas a reducir precio o caer en bancarrota.

Explicado un poco el contexto histórico de los últimos años de la industria aerocomercial, es importante destacar que esto ha provocado que los países tomen en cuenta de una mejor manera esta industria y así poder establecer ciertas regulaciones y parámetros que beneficien la movilización de personas y mercaderías a través de la logística aérea. Los países desarrollados sin lugar a duda están muy bien enfocados en este tema y de hecho en la mayoría de ellos se ha duplicado y dinamizado el sector turístico y comercial, debido a que han considerado que es importante liberar el mercado de las aerolíneas para beneficiar no solo a las compañías aéreas, sino que también salen beneficiados los usuarios e incluso los mismos gobiernos por temas económicos y tributarios.

### **Antecedentes**

El tema de la Industria Aerocomercial en nuestro país ha sido siempre subestimado, y no se le ha dado la real importancia que merece. Se tiene dos aeropuertos internacionales, de los cuales al día entre los dos no superan los 60 vuelos internacionales diariamente, y en algunas son rutas repetidas. Este dato, si se lo compara frente a nuestros vecinos Perú y Colombia, se puede evidenciar la tremenda diferencia que tan solo las ciudades capitales, Lima y Bogotá respectivamente, sus aeropuertos tienen aproximadamente entre 120 a 140 vuelos diarios según la página web de los aeropuertos El Dorado (Bogotá) y Jorge Chávez (Lima), lo cual permite evidenciar que poseen más vuelos internacionales que Quito y Guayaquil juntos.

Es importante abordar un tema el cual integra algunos sectores del país y se complementan, tales como: el turismo, el transporte internacional, el comercio exterior, etc. Ecuador es un país en vías de desarrollo que tiene que apuntar a mejorar e incentivar a que vengan más aerolíneas internacionales como ha estado sucediendo desde finales del 2017, para que la economía y específicamente el comercio exterior se dinamice y la balanza comercial se pueda acercar a ese equilibrio deseado por el gobierno.

### **Planteamiento del problema**

Ecuador es un país que en el ámbito de la aviación civil en los últimos años ha estado estancado por diversos motivos, sin embargo es importante mencionar que los últimos 3 años ha sido histórico para el país, ya que aproximadamente a la actualidad han ingresado unas 12 nuevas aerolíneas comerciales, generando mayor competitividad y esto ha provocado que los precios disminuyan a razón de oferta y demanda, beneficiando a los pasajeros e incrementando el turismo y mejorando la movilización de la carga aérea a través de las nuevas aerolíneas. Ha habido ciertos incentivos para que estas aerolíneas puedan ingresar al país, y esto fue lo que despertó el interés de ciertas aerolíneas internacionales. Principalmente se enfoca en la reducción de los costos por los servicios aeroportuarios que se les dan a las aerolíneas, tales como: Operación de manga, manejo de la carga de maletas y mercancías, combustible, etc.

Hay que comprender como esta industria ha evolucionado en los últimos 3 años para el país, ya que hay que analizar la información que se obtiene de estos años, para entender la actualidad y hacia dónde se dirige esta industria los próximos años. Importante es visualizar los altos costos que tienen las aerolíneas para movimiento de carga que afecta directamente al importador y exportador, y el resultado final termina siendo cara los productos internacionales en el país, y caro los productos ecuatorianos en el extranjero. Se plantea que uno de los problemas principales es que los

precios de los pasajes son caros ya que casi todas las rutas tienen una sola aerolínea.

La idea es que se incorporen nuevas aerolíneas en las rutas existentes para que sea más competitivo, pero es importante abrir nuevas rutas para el país. La incorporación de estas deberá evidenciar de manera cuantitativa y cualitativa que ha mejorado la logística de pasajeros, y de carga internacional. Los resultados esperados en el ámbito económico son la generación de empleos directos e indirectos, asimismo el ingreso de divisas por parte de los turistas extranjeros y los migrantes ecuatorianos que viven en el exterior. En conclusión, la pregunta del presente proyecto sería: ¿Que tan importante es la incorporación de las nuevas aerolíneas para el tráfico internacional de pasajeros y del comercio exterior del Ecuador?

### **Delimitación**

El límite temporal para el presente proyecto abarcara desde el 2015 a la actualidad, dando como análisis del límite espacial, al Ecuador enfocado en los aeropuertos de Guayaquil, Quito y Latacunga. La investigación va dirigida hacia el estudio de una industria como la Aerocomercial, siendo el impacto económico a través del movimiento internacional de pasajeros hacia Ecuador y del comercio exterior el objeto de estudio.

### **Objetivo General**

- Analizar el impacto de la incorporación de nuevas aerolíneas en el Ecuador proponiendo estrategias para mejorar el ingreso de turistas extranjeros y las negociaciones del comercio exterior.

### **Objetivos Específicos:**

- Fundamentar los aspectos teóricos relacionados a la gestión de proceso y costo de la logística aeronáutica y el comercio exterior.

- Diagnosticar la relación que tiene la industria aerocomercial con el tráfico internacional de pasajeros y el comercio exterior.
- Proponer estrategias para mejorar el tráfico de pasajeros internacionales hacia Ecuador y el comercio exterior a través de la incorporación de nuevas aerolíneas comerciales.

## **Variables**

Este proyecto analiza de manera macro la industria aerocomercial. Considerando justamente que esta industria en el Ecuador, el 90% se divide entre los aeropuertos de Guayaquil y Quito, dejando el otro 10 entre otros aeropuertos como el de Latacunga (Carga) y Esmeraldas (Pasajeros), será enfocado y los datos serán sustraídos en su mayoría en lo anteriormente mencionado.

Las variables que serán analizadas serán el ingreso de turistas extranjeros al país, enfocado por la vía aérea a través de los distritos Guayaquil y Quito; la cantidad de carga aérea que ingresa al país a través de Quito, Latacunga y Guayaquil en términos monetarios y unidad de carga kilogramos; y la generación de empleo que produjo las aerolíneas que se incorporaron los últimos años.

## **Justificación**

Los costos de las aerolíneas que normalmente han ejercido una ruta o varias rutas en el Ecuador a lo largo de los últimos años han sido elevados en los ámbitos de movimiento de pasajeros y carga. Esto ha provocado que aerolíneas internacionales en los últimos dos años estén interesados en entrar en el mercado ecuatoriano, y de hecho algunas ya han ingresado. Esto permite que por la ley de oferta y demanda los precios se tornen más competitivos. Con esto se puede hacer un análisis real con datos certeros, que esta incorporación de las nuevas aerolíneas está permitiendo que el movimiento de pasajeros se incremente, pero también que los costos para

mover carga se disminuyan beneficiando al importador y exportador. Es importante mencionar que en el ámbito socioeconómico se crea nuevos puestos de trabajos directos e indirectos, y que, al incorporarse nuevas aerolíneas internacionales, genera más visitas de turistas, por lo tanto, el ingreso de ellos es ingreso de divisas.

### **Novedad**

Se debe considerar y analizar soluciones para que sigan incorporándose nuevas aerolíneas a nuestro país, y que cada año se vaya afianzando esta industria para que los sectores antes mencionados, sean beneficiados. Para esto, tiene que haber un incentivo de índole tributario por parte del gobierno y del ente encargado del control de esta industria, asimismo la de reducción de gastos que les compete a las compañías concesionarias de los aeropuertos de Guayaquil y Quito para las compañías aéreas que desean ingresar al país. Los incentivos deben ser retroactivos, para las que en su momento entraron, también puedan tener acceso a estos beneficios. Esto aplica para las aerolíneas que transportan pasajeros y carga y las que transportan solamente carga.

### **Alcance de la investigación**

El presente proyecto de investigación utilizara los tipos de investigaciones exploratorio/descriptivo, debido a que la Industria Aero comercial tiene un potencial para que un país se desarrolle en el ámbito principalmente económico, y este desemboca a que sectores como el turismo, el comercio internacional sean beneficiados. En Ecuador es poco estudiado y no se le da una real importancia que se merece. Se usarán fuentes confiables y datos reales de los últimos años.

A través de este proyecto de investigación se evidenciará con variables cuantificables y con su respectivo análisis que el mercado de la aviación civil y de carga es emergente. Es importante tener claro los conceptos de



la investigación para que el lector pueda comprender la real dimensión de esta industria para el país.

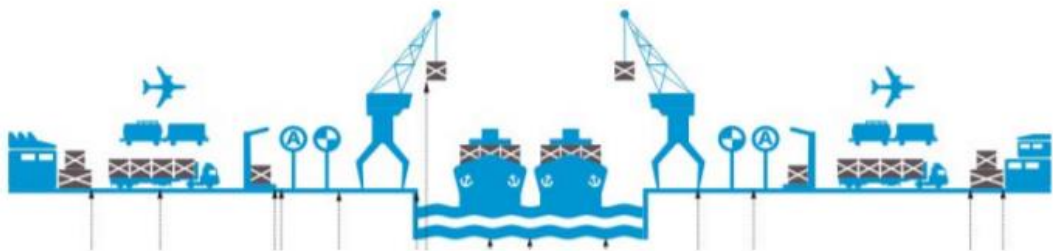
# **Marco Teórico**

## **Capítulo I**

## Capítulo I: Marco teórico

### 1.1 Logística Internacional

La logística internacional es una serie de procedimientos que son necesarios para que un producto llegue a las manos del cliente de manera exitosa. Estos procedimientos son fundamentales dentro de la logística integral, la cual abarca desde el despacho del producto desde la fábrica hasta el cliente final; y para lograr aquello hay un sinnúmero de medios de transporte, documentos, seguros, embalajes que son importantes para que esta industria de la logística internacional sea eficiente y muy profesional. En la figura se puede apreciar como es el procedimiento de la cadena de suministro, desde la fabricación del producto hasta el destino final del mismo.



*Figura 1: Secuencia de actividades en el transporte internacional de mercancías.*

Fuente: Transporte y Logística internacional, elaborado por Pablo Dorta Gonzales.

En un mundo donde cada día la globalización toma más fuerza, es fundamental que las compañías relacionadas al comercio exterior tengan como principales estrategias de negocios la atención al cliente, a través de buenos precios, pero sobre todo buenos tiempos. Conforme los años van pasando, el cliente ya no solo es exigente y demanda buenos precios, sino que la variable tiempo se ha vuelto un aspecto primordial para ellos. Las empresas ahora se enfocan en que mientras menos intermediación haya en las negociaciones, será más eficiente y sobre todo eficaz.

Existen cuatro maneras de transportar mercancías: Marítimo, aéreo, por ferrocarril y terrestre. Para seleccionar el modo de transporte óptimo, habrá que analizar aspectos tales como el tipo de producto, su peso, el origen y su destino, etc. En la siguiente figura se puede visualizar las características principales de los medios de transporte, que son muy consideradas para tomar una decisión respecto al uso del medio de transporte

	<i>Rapidez</i>	<i>Capacidad</i>	<i>Seguridad</i>	<i>Coste</i>	<i>Tipo de mercancía</i>
<i>Carretera</i>	Alta	Baja	Media	Bajo	Todas
<i>Tren</i>	Media	Alta	Alta	Medio	Graneles y sólidos
<i>Marítimo</i>	Baja	Muy alta	Alta	Bajo	Contenedores y granel
<i>Aéreo</i>	Muy alta	Baja	Muy alta	Alto	Alto valor y perecederas
<i>Multimodal</i>	Alta	Media	Media	Medio	Todas

*Figura 2: Características de los medios de transporte.*

Fuente: Transporte y Logística internacional, elaborado por Pablo Dorta Gonzales.

Una adecuada gestión logística está pensada para economizar los aspectos más importantes dentro del proceso propio de las compañías para poder ofrecer a los clientes un precio adecuado al mercado, que sea competitivo sin perder rentabilidad, pero que al mismo tiempo sea mejor que el de la competencia. Pero como se dijo anteriormente, un aspecto que los clientes hoy en día consideran muchísimo es el tiempo. Para los clientes importadores mayoristas, es importante gestionar bien el inventario por oferta y demanda del mercado, sin embargo, la logística para lograr el adecuado lote económico es importante cumplir con los tiempos pactados con los clientes que compran al por mayor, para así que la cadena de suministros sea bien llevada.

Viendo el lado opuesto, el exportador querrá que sus productos lleguen lo más rápido posible al destino, y para aquello es indispensable contar con una serie de proveedores del servicio logístico, para poder determinar lo

que le conviene en tiempo y dinero, suponiendo que es un producto el cual no puede pasar un plazo X, sino ya no sirve, y esto tiene como consecuencia la devolución del producto, se pierde dinero por parte del exportador y de alguna manera el país se vuelve menos competitivo, por una ineficiente logística internacional.

La importancia de llevar a cabo una buena gestión logística reside principalmente en los costes y el servicio al cliente. Los costes logísticos incluyen la gestión de inventarios, el procesamiento de pedidos, los fletes de transporte, los seguros, el almacenamiento, el manejo, la carga y descarga, el embalaje y la documentación. Estos costes tienen un peso muy importante en el precio final del producto (González, 2013).

La cadena de suministro es pieza fundamental dentro de la logística internacional, ya que prácticamente conlleva todo lo relacionado al proceso que tiene las compañías con respecto a la distribución y logística de sus productos. Y dentro de aquellas aéreas, se manejan minuciosos procedimientos para que haya una correcta sinergia entre proveedores, fabricantes, exportadores, importadores, agentes de logística, etc.

El aspecto tecnológico ha hecho evolucionar muchas industrias, y sin lugar a duda, la industria del transporte o logística internacional ha sido beneficiada por la tecnología. Esto ha permitido que las compañías del sector logístico puedan disminuir sus costos y ha provocado una mejor atención al cliente. Se han desarrollado softwares empresariales que han ayudado al continuo mejoramiento del control de los inventarios y que las políticas de compras internacionales sean una constante gracias al eficiente rotación de inventario.

## 1.2 Transporte Internacional de Carga Aérea

Una de las modalidades para el transporte de mercancías internacional, es la carga aérea. Como todo en la vida, tiene sus ventajas y desventajas; y esto es justamente lo que determinará e influirá en la decisión del cliente, si es que desea utilizar este método de transporte internacional o no. Para ello veremos las ventajas y desventajas.

Ventajas:

- Agilidad
- Seguridad
- Frecuencia
- Abundancia de destinos
- Capacidad de Transporte

Desventajas:

- Cargas a granel
- Productos de bajo valor unitario
- Artículos peligrosos
- Altos costos para PYMES

Dependiendo de la Industria, es que se usara al flete aéreo, como modalidad de transporte. En algunos productos es más conveniente usar la carga aérea, por eficiencia y tiempos en relación con otras modalidades, que, aunque podrían ser más baratas, son mucho más lentas. También es importante para las compañías usar el modelo de Economía a escala, para reducir los costos de operación y que así sea más oportuno el uso de la modalidad de transporte.

Se usa mucho el flete aéreo para el envío y recepción de documentos, y es aquí donde entra las ventajas de agilidad y seguridad principalmente.

Muchas compañías multinacionales, que como su nombre lo indica, tienen muchas sucursales a nivel mundial, constantemente están usando a las compañías Couriers, que manejan carga aérea, para el envío de documentos que son importantes, pero también confidenciales. En la figura se puede apreciar los productos que más se transportan por la vía aérea. Están divididos por Urgentes, De alto valor, Varios y Restringido.

<b>MERCANCÍAS TRANSPORTADAS GENERALMENTE POR AVIÓN</b>			
<b>Urgentes</b>	<b>De alto valor</b>	<b>Varios</b>	<b>Restringidos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Perecederos: Flores, legumbres, alimentos.</li> <li>•Medicinas: vacunas etc</li> <li>•Repuestos</li> <li>•Periódicos, revistas "Courier", documentos</li> <li>•Artículos de vida corta, pueden ser artículos peligrosos</li> <li>•Artículos de salvar vidas humanas</li> <li>•Documentos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Metales preciosos</li> <li>•Computadoras y sus repuestos</li> <li>•Repuestos costosos</li> <li>•Maquinarias</li> <li>•Herramientas</li> <li>•Obras de arte</li> <li>•Obras de exposición: FERIAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Artículos frágiles</li> <li>•Restos humanos</li> <li>•Animales vivos</li> <li>•Efectos personales</li> <li>•Artesanías</li> <li>•Textiles, confección.</li> <li>•Repuestos de aviones</li> <li>•Helicópteros, barcos.</li> <li>•Autos de carrera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Mercancía peligrosa</li> <li>•Productos químicos</li> <li>•Radioactivos</li> </ul>

Figura 3: Las mercancías transportadas por la vía aérea.

El transporte de carga aérea permite que haya una competitividad interesante al nivel de modalidades de transporte. Con ello se permiten las compañías mejorar su rotación de inventario, gracias a los ágiles tiempos que maneja el flete aéreo. Las finanzas son fundamentales para poder llevar a cabo las operaciones logísticas de cualquier compañía, y es por ello por lo que la logística aérea de carga ayuda a que se maneje de mejor manera el capital de trabajo, el cual uno de los rubros importantes es el ciclo de efectivo, donde el tiempo de recuperación del dinero es primordial. El manipuleo de la carga es muy seguro, ya que tienen procedimientos estandarizados a nivel mundial, lo cual facilita a los operadores en las terminales tener un debido cuidado con las mercancías dependiendo de si son peligrosas, frágiles, etc.

### **1.3 Logística Aérea en América Latina**

América Latina es una región que durante las últimas décadas ha crecido y se ha desarrollado a favor de la globalización, a través de acuerdos comerciales, creación de Asociaciones a favor del comercio internacional y así poder tener acuerdos bilaterales con otras regiones a nivel mundial, que ayuda de alguna manera a la mejora económica y social de los países que forman parte de esta región.

Por supuesto, una de las industrias que sin lugar a duda se ve favorecida por la globalización de América Latina es la logística aérea, ya que a través de las aerolíneas comerciales y de carga, permite movilizar personas y mercancías de un país a otro, a nivel mundial o regional. En el plano actual, hay que ser sinceros y decir que la mayoría de los países que conforman Latinoamérica son países en vía de desarrollo, sin embargo, en temas de logística aérea cada año va mejorando en porcentajes muy interesantes, sobre todo acoplándose a las realidades de cada economía.

Hay cuatro Aerolíneas principales, que son motores de la logística aérea regional de América Latina, las cuales son las siguientes:

- Latam (Brasil, Chile)
- Copa Airlines (Panamá)
- Avianca (Colombia)
- Aeromexico (México).

Cada una es especial a su manera, pero todas coinciden en unir a través de sus rutas e itinerarios, a toda Latinoamérica, y son ellas mismo quienes hacen que este mercado sea competitivo, ya que cada una tendrán sus ventajas y desventajas, que provocaran que el usuario pueda elegir cual usar. También cabe mencionar que las cuatro aerolíneas mencionadas, manejan los servicios de transportar personas y carga; por lo cual es una ventaja competitiva de cada una, y lo que hará que una sea mejor que la

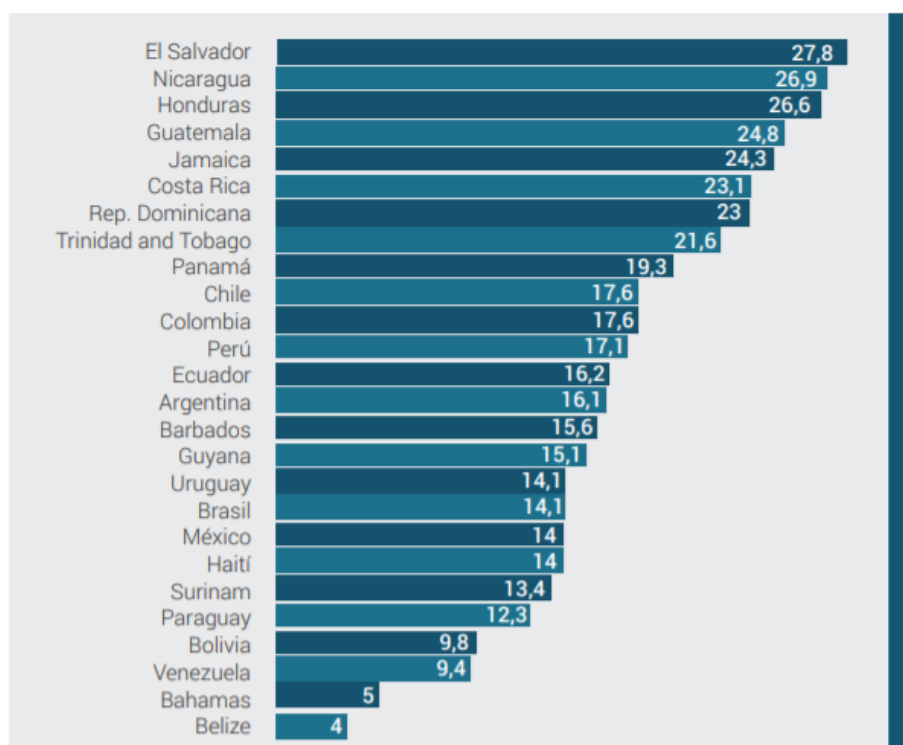


otra, es justamente lo que pueden ofrecer en términos de tiempos y costos, es decir en otras palabras la ventaja comparativa.

El sector aéreo es uno de los más dinámicos de la región de América Latina y el Caribe (ALC), con una proyección de crecimiento promedio anual del 4,7 % para los próximos diez años. El volumen de pasajeros transportados en la región (334 millones al año) representa alrededor del 8 % del volumen global. Los mercados de ALC crecieron a una tasa del 8,5 % anual entre 2010 y 2015; entre los más desarrollados se encuentra la región Andina, con un crecimiento del 10,8 % anual entre 2006 y 2015; Panamá, con un crecimiento anual del 13,6 % entre 2010 y 2015; Brasil –el mercado más grande de la región–, compuesto por más de 118 millones de pasajeros, y Colombia, con una tasa de crecimiento del 10,8 % de 2006 a 2015 (Jose Satsumi Lopez Morales, 2018).

Siendo realistas sobre la actualidad de cada país, se destacan a continuación los principales desafíos que se propone abordar en los próximos años a nivel regional. La mayoría de los países de la región no cuentan con los principios esenciales de una política aerocomercial abierta en su política aérea: libertad respecto al acceso a los mercados, liberación de precios, que no haya una autoridad interviniendo, liberalización de propiedad y control, etc. Aunque algunos países como, por ejemplo, Brasil y Colombia, hayan avanzado rumbo a políticas más liberales en los últimos años, los países de América Latina y el Caribe presentan todavía bajos niveles de liberalización, de acuerdo con el Índice de Liberalización Aérea (ILA) –elaborado por la Secretaría de la Organización Mundial del Comercio. Incluso los líderes de la región, El Salvador y Nicaragua se encuentran por debajo de 30 en una escala de 0 a 50 (siendo 0 más restrictivo y 50 más liberal).

A continuación, un cuadro que refleja la escala del índice de Liberación Aérea



**Fuente:** Elaboración propia con datos actualizados de la Organización Mundial del Comercio, 2011

Figura 4: Índice de Liberación Aérea

Fuente: Organización Mundial de Comercio, elaborado por Reinaldo Fioravanti.

Uno de los puntos a esforzarse a mejorar en la región es la simplificación, armonización y estandarización de los procesos y flujos de la información que se requiere para movilizar las mercaderías y los pasajeros, que también se lo suele llamar facilitación aeroportuaria. El convenio de referencia para estas normas es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago; en los cuales hay temas sobre la navegación de las aeronaves, la calidad de servicios, la seguridad que debe llevarse a cabo, la tecnología y su implementación para mejorar los procesos y ser más eficiente y sobre todo el intercambio de información entre las instituciones.

## 1.4 Logística Aérea en Ecuador

Ecuador es un país pequeño en vías de desarrollo, el cual posee aproximadamente 16 millones de habitantes conforme al censo más actualizado. En el país hay pocos aeropuertos, en su mayoría pequeños y regionales. En cuanto a aeropuertos internacionales se pueden destacar los siguientes:

- Aeropuerto José Joaquín de Olmedo, de la ciudad de Guayaquil
- Aeropuerto Mariscal Sucre, de la ciudad de Quito.

Para efectos de lo que se habla en el proyecto de investigación, se debe considerar el Aeropuerto de Latacunga, que se lo usa para la exportación de flores y rosas ecuatorianas.

El aeropuerto de Quito es relativamente nuevo, ya que el antiguo aeropuerto quedaba en la ciudad, lo cual provocaba un caos, sin mencionar que ya se estaba quedando corto en temas operacionales tomando en cuenta el crecimiento de turismo. En el año 2013 se inauguró este nuevo aeropuerto que está en Tababela, a unos 40 minutos de la ciudad de Quito, adaptándose a los nuevos desarrollos de una ciudad cosmopolita, que normalmente los aeropuertos suelen estar a las afueras de las ciudades grandes, por efectos del ruido y para que la movilización hacia y desde el aeropuerto sea más fácil y no genere caos de tráfico dentro de la ciudad.

Guayaquil tiene a uno de los aeropuertos mejor manejados a través de una concesionaria, y esto ha permitido que gane múltiples premios a nivel internacional en el manejo de aeropuertos de 2 a 5 millones de pasajeros anuales. En los dos últimos años, es decir, tomando en cuenta desde el 2017 a la actualidad, es impresionante como ha crecido en términos de flujo de pasajeros y carga, lo cual ha permitido la incorporación de nuevas

aerolíneas internacionales. Se tiene un proyecto de construir un nuevo aeropuerto en Daular, a unos 30 minutos de la ciudad, el cual estaba proyectado para que la primera fase terminara en el año 2024, sin embargo, se atrasó 5 años debido a que no alcanzo la meta de movilizar 3 millones de pasajeros.

El aeropuerto de Latacunga es un pequeño aeropuerto, con una terminal muy pequeña, pero posee una pista de aterrizaje y despegue muy larga, con aproximadamente 3700 metros de longitud, lo que permite que lleguen aerolíneas de cargas internacionales con aviones muy grandes, para poder realizar la exportación de flores y rosas ecuatorianas, tomando en cuenta que la mayoría de las empresas relacionadas a este comercio, están físicamente en la provincia de Cotopaxi.

En la figura se puede apreciar la incorporación de las nuevas aerolíneas al país, dividiéndose entre el Aeropuerto de Guayaquil y Quito.



Figura 5: Nuevas aerolíneas comerciales en el Ecuador.

Fuente: El autor, elaborado por el autor.

En la mayoría de las Aerolíneas Comerciales que han ingresado al país, ha sido a través del Aeropuerto de Guayaquil, ya que aerolíneas como JetBlue, Spirit, Wingo se animaron a competir en unas rutas ya existentes para el país, donde ya había aerolíneas de peso como American Airlines y Avianca. Sin embargo, es importante destacar a aerolíneas como Aeroméxico e Interjet, ambas de nacionalidad mexicana; ya que arriesgaron más allá, y establecieron rutas nuevas que no existían. En el caso de Interjet es especial, ya que estableció rutas directas entre Guayaquil y Ciudad de México, con siete frecuencias semanales y Guayaquil con Cancún, también con siete frecuencias semanales. Lo de México tiene una razón también política, ya que quitaron el requisito de visa para los ecuatorianos con fines turísticos y de trabajo.

En cuanto al Aeropuerto de Quito, las más destacadas son las aerolíneas brasileña Gol, que desde hace dos años estableció la ruta Quito con la ciudad de Sao Paulo, y por otro lado la más significativa fue Airfrance, ya que las últimas décadas, los únicos vuelos directos desde Ecuador hacia Europa solo eran a través de España u Holanda. Air Canada se la incluye en la lista a pesar de que tiene programado iniciar sus operaciones en Diciembre del 2019, ejecutando la ruta Quito – Toronto.

### **1.5 Carga Aérea en el Ecuador**

La carga aérea en el Ecuador tiene un aspecto de carácter importante para el comercio exterior. Donde más destaca es en la Serranía Ecuatoriana, principalmente en el Aeropuerto de Quito y el Aeropuerto de Latacunga. Este fenómeno no se da tanto en la ciudad de Guayaquil, y tiene una simple razón: Guayaquil es una ciudad portuaria, por ende, el comercio de importaciones y exportaciones en casi toda su totalidad será a través de la logística marítima. Esto no quiere decir que no haya carga aérea, que si la hay; sin embargo, es más para temas como mandar muestras al exterior y recibirlas, documentación y carga pequeña relacionadas al Courier.

A continuación, la figura muestra las Aerolíneas principales de carga que llegan al país.

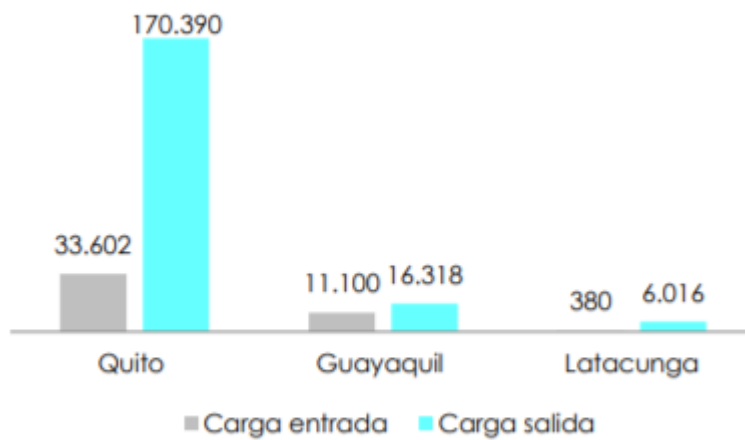


Figura 6: Aerolíneas de carga en el Ecuador.

Fuente: El autor, elaborado por el autor.

De la figura de arriba, tan solo dos compañías aéreas llegan al Aeropuerto de Guayaquil, el resto es al Aeropuerto de Quito y Latacunga. Como se dijo anteriormente, Quito es la capital del Ecuador, donde hay muchísimos negocios y empresas, que optan usar el medio de transporte aéreo para movilizar su carga al exterior, seguramente por los factores de tiempo y seguridad de la carga. Mientras que, en Latacunga, básicamente es porque el negocio de las flores y rosas están situadas en la provincia del Cotopaxi. A continuación, el siguiente gráfico ilustra de mejor manera con cifras la carga aérea en el Ecuador.

**Gráfico 6.-** Entrada y salida de carga por vía aérea, periodo 2017 (TM).



**Fuente:** Dirección General de Aviación Civil.

*Figura 7: Entrada y salida de carga por vía aérea, periodo 2017 (TM).*

Fuente: Dirección General de Aviación Civil, elaborado por Franklin Tenesaca

Un total de 45.082 toneladas métricas (TM) ingresaron al país mediante vuelos regulares y no regulares; 33.602 TM, es decir, el 74,5% de dicha carga ingresó por el aeropuerto de Quito. Por su parte, la salida de carga mediante vuelos regulares y no regulares para el año 2017 fue de 192.724 TM, de las cuales 170.390 TM, el 88,4%, salieron del aeropuerto de Quito.

## 1.6 Comercio Exterior

También conocido como comercio internacional, el comercio exterior se lo considera como la unión económica entre la inversión, la producción y el consumo; al abastecer al consumidor final con múltiples servicios y productos. Partiendo desde el ámbito geográfico, el comercio se divide en comercio interior y exterior. El comercio interior abarca el conjunto de actividades mercantiles llevado a cabo a escala nacional, realizado entre vendedores y compradores asentados dentro de las fronteras político-económicas de un país determinado, lo cual conlleva una circulación monetaria y una obligatoriedad jurídica nacionales.

Al comercio exterior puede considerárselo como una técnica de economía exterior, denominada sector exterior; que abarca el conjunto de relaciones de intercambio de bienes y servicios comerciales de un país (residentes) con socios extranjeros (no residentes) mediante ventas o compras que originan créditos y obligaciones en divisas, relación que implica obligatoriedad jurídica nacional e internacional. Ha de calificarse de circulación mercantil exterior la de una economía nacional que, por regla, excede la frontera estatal. A través de ese proceso extraterritorial, la división nacional del trabajo se va ampliando y desemboca en la economía mundial.

### **1.7 Balanza de Pagos**

La balanza de pagos es un documento contable, el cual tiene como función el debido registro estadístico con el objeto de contabilizar por partida doble, todos los flujos económicos y financieros que se hayan realizado entre residentes de un determinado país y no residentes, en un periodo determinado, que por lo general suele ser un año. Las transacciones abarcan los intercambios de bienes, servicios, rentas transferencias y las operaciones de activos y pasivos financieros.

Vista su estructura, la balanza de pagos se caracteriza por ser la que registra sistemáticamente todas las transacciones en valores de un país con el extranjero. El documento contable está dividido en conceptos de títulos, partidas y rúbricas. Los títulos se resumen a cuatro, que incluyen las tres cuentas básicas:

- La cuenta corriente
- La cuenta de capital
- La cuenta financiera
- Errores y omisiones.



## **1.8 Cuenta Corriente**

La cuenta corriente tiene como concepto el registro de las partidas referentes a las operaciones de:

- Bienes y servicios (Balanza Comercial)
- Rentas
- Transferencias

La cuenta corriente es la formación por saldo de sus tres partidas expuestas o, también, balanzas integrantes, que dan lugar al cálculo del saldo comercial o el saldo de servicios y ponen en evidencia si hay un excedente, un déficit o un equilibrio de los intercambios. El saldo comercial es el indicador que normalmente es el más usado. Si se obtiene un saldo favorable, la balanza corriente permitirá prestar e invertir en el extranjero sin alterar de manera negativa la balanza de pagos. Tanto ésta como las balanzas comerciales y de servicios juntas (= cuenta de bienes y servicios) son indicadores para dictaminar sobre la competitividad internacional de un país.

## **1.9 Balanza Comercial**

La balanza comercial es parte de la cuenta corriente dentro de la balanza de pagos. El concepto como tal es la diferencia matemática entre los bienes materiales y servicios vendidos y comprados al extranjero por un país durante un período determinado, que normalmente suele ser un año. Mientras que las exportaciones originan las entradas de divisas o ingresos, las importaciones causan la salida de estas en concepto de pago. La balanza comercial representa la contraposición de los valores monetarios de las operaciones. Los ingresos obtenidos por las exportaciones logran un doble sentido económico:

- contribuyen a regular los pagos ocasionados por las importaciones
- los medios no invertidos en el extranjero pueden ser destinados a los ramos más destacados por su rentabilidad y ventajas comparativas, o sea,

para aquellos bienes especializados que un país puede conseguir a un coste marginal más bajo en ausencia de comercio.

Las exportaciones son gratamente consideradas por lo general por países ya desarrollados y los que están en vías de desarrollo, pero con políticas comerciales de libre mercado. Tienen una aportación al crecimiento y fortalecimiento económico de un país, y por lo general ayuda a las compañías a que crezcan a través de la eficiencia y potencia desarrolladas por el intercambio multicultural y económico, y esto ayuda a que la renta nacional mejore a términos exponenciales.

En una economía donde la productividad ha alcanzado rendimientos por encima del promedio y que a su vez controla de manera eficiente la inflación a través de políticas macroeconómicas, el que las exportaciones tengan un valor excedente, permite concluir que esa economía hay niveles de competitividad muy optimas y que esto desemboca a que las compañías sean ya especializadas.

Gran parte de la evolución y desarrollo de la economía ecuatoriana se ha basado en el comercio exterior. Gracias a la exportación de productos petroleros, agrícolas y manufacturados se ha logrado mantener buenas relaciones con países interesados, sin embargo, la estructura de las exportaciones se ha estado basada en unos pocos productos primarios que no han permitidos que exista variedad a la hora de ofrecer productos y de ser competitivos. (Cardenas, 2015)

# **Marco Metodológico**

## **Capítulo II**

## **Capítulo II: Marco Metodológico**

### **2.1 Enfoque de la investigación**

El enfoque de la investigación sirve para que el objeto de estudio que se va a tratar sea bien ejecutado. Señala la perspectiva desde donde se tratará el tema estudiado, esperando obtener los resultados necesarios para comprobar el estudio realizado. Los enfoques se dividen en tres: cuantitativo, cualitativo y mixto.

El enfoque cuantitativo examina datos basados en cantidades o dimensiones, siendo la hipótesis del investigador fundamental para que las mediciones numéricas y estadísticas tengan relación con el objetivo final. Las herramientas que se usan para el enfoque cuantitativo son numéricas. Por otra parte, está el enfoque mixto, que es una combinación del cualitativo y el cuantitativo.

El enfoque cualitativo permite a los autores un análisis sistemático de información subjetiva. Se logra a través de un análisis no estadístico fundamentado en la teoría y lógica sobre de ideas y opiniones sobre determinado asunto. El conocimiento generado es general. La forma de recolección de datos es dinámica, dado que, no obedece a estándares en dichos procesos.

El presente proyecto de investigación será de tipo mixto, debido a que se usaran los dos enfoques, siendo el cualitativo el más usado. El enfoque cuantitativo se basará en las entrevistas que se realicen a personas expertas en el tema tratado, ya que desde el punto de vista de ellas ayudará a entender desde otra perspectiva, el análisis del tema desarrollado. Por otro lado, se usará el enfoque cuantitativo, ya que se usarán datos estadísticos reales de los últimos años, que ayudarán mucho para el desarrollo de las variables planteadas para el tema de investigación.

## 2.2 Variables

En el proyecto de investigación que se trata, a consideración del autor las variables son fundamentales para la evidencia de la problemática tratada, y que permitirán profundizar en el tema desde el aspecto práctico del tema de objeto de estudio, en este caso el impacto económico que genera la industria aerocomercial. Las tres variables serán: el ingreso de turistas; el movimiento de carga aérea y el empleo generado.

- El ingreso de turistas extranjeros al país, a través de los dos aeropuertos principales, el aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil y el aeropuerto Mariscal Sucre de la ciudad de Quito. El tratamiento de esta variable se dará en datos sacados de instituciones gubernamentales, específicamente el ministerio de turismo. Los datos irán desde el año 2015 a la actualidad, para analizar de manera adecuada el crecimiento de la industria aerocomercial en los últimos años. Se desarrollarán cuadros con comparaciones de los años, entre las ciudades de Guayaquil y Quito, con los países de las nuevas incorporaciones que hubieron de aerolíneas comerciales.
- El movimiento de carga aérea es fundamental para este proyecto de investigación. Tratando el tema del comercio exterior como uno de los pilares del objeto de estudio, la mercadería que se importa y exporta desde y hacia el Ecuador, a través de los aeropuertos de Quito, Guayaquil y Latacunga, beneficiara al análisis del movimiento de carga que hay a través de la vía aérea, usando la medida de Kilogramos y unidades monetarias para hacer la comparativa en ambos casos.

- La generación de empleo que desarrolla la incorporación de las nuevas aerolíneas juega un rol importante en los aspectos positivos del tema tratado. Se procederá a mostrar los empleos generados por cada aerolínea que ingreso en los últimos años, siendo también una subvariable los empleos indirectos creados y al mismo tiempo como influye positivamente para mantener empleos en compañías que tienen relación directa con esta industria.

### **2.3 Datos**

Los datos se obtendrán basados en las variables previamente planteadas. Par el caso del ingreso de turistas extranjeros, se usará datos que posee el ministerio de turismo en su página web, donde tiene la opción de ver y filtrar datos e información sobre el ingreso de turismo, ya sea por países, años, vía de ingreso (aérea, marítima, terrestre o fluvial), etc.

Para el caso del movimiento de carga aérea, se usarán datos extraídos del Senae (Servicios Nacionales de Aduanas del Ecuador), sobre temas de importación y exportación a través de la vía aérea. Sobre los empleos generados, será por investigación personal del autor, de lo que genera cada aerolínea dependiendo del tipo de avión, ruta y demás factores que influyen en este aspecto.

# **Análisis e Interpretación de los datos**

## **Capítulo III**

## **Capitulo III: Análisis e Interpretación de los Datos**

### **3.1 Entrevistas**

Econ. Ricardo Troya Andrade: Ex Subdirector de Zona de Carga Aérea de la Aduana del Ecuador.

Se considero al economista Ricardo Troya para la ejecución de una pequeña entrevista que satisface a la totalidad, las respuestas que eran necesarias a las preguntas ligadas al proyecto de investigación, tomando en cuenta la enorme experiencia que tuvo Ricardo al ser el encargado de la carga aérea desde un punto de alto mando, donde las decisiones son fundamentales para el desarrollo del comercio a través de la carga aérea.

#### **1. ¿Cómo considera que ha evolucionado la industria aerocomercial en el Ecuador los últimos 3 años?**

El incremento o evolución del sector aerocomercial está ligado a las oportunidades de crecimiento de negocios, principalmente, productivo, comercial y turístico. En estos últimos años los 3 sectores antes mencionados han evidenciado un crecimiento, lo que se traduce en una mayor demanda de los servicios aerocomerciales.

#### **2. ¿Cómo ayuda tener más alternativas de aerolíneas comerciales para la logística internacional de las mercaderías?**

Es muy importante contar con varias alternativas de aerolíneas comerciales, pues esto se traduce en mejora de los precios en fletes internacionales por la competencia sana que se me puede dar en ese mercado, y adicionalmente garantizar que nuestros productos de exportación no tradicionales pueden llegar a mayores destinos, sin que cueste más o demora más por la cantidad de escalas, en comparación a nuestros países vecinos.

#### **3. ¿Qué tanto ayuda la incorporación de las nuevas aerolíneas al equilibrio de la balanza comercial?**



Como consecuencia de la mayor demanda de estos servicios, que puede incluir distintas rutas a los mismos o mayores destinos, se traduce en el incremento de la oferta y demanda comercial con los mismos o diferentes países. Esto quiere decir que, tanto las importaciones como las exportaciones tienden a incrementarse, sin embargo, hay que considerar que, al continuar con un esquema de exportación de productos primarios, esta apertura de fronteras podría inclinar la balanza hacia un mayor déficit por cuanto el valor de los bienes importados supera a los valores de los precios de los productos de exportación.

**4. ¿Qué políticas comerciales debe adoptar el gobierno para incentivar más incorporaciones de aerolíneas extranjeras en el país?**

La política que aplique el país en función de una apertura para garantizar la llegada de nuevas aerolíneas debe estar aterrizada a la realidad de incremento del potencial exportador, así como la oferta que el país pueda garantizar para la acogida de turistas extranjeros.

**5. ¿Qué tan importante considera usted que es la industria aerocomercial para el comercio exterior en el país?**

Es fundamental, para el desarrollo y dinámica del sector productivo, exportador e importador.

MSc. Nicolas Larenas: Máster en Gestión y Dirección Aeroportuaria y Aeronáutica. Corresponsal aeronáutico.

Se considero al señor Nicolas Larenas, por ser una de las personas mejor preparadas por experiencia para hablar sobre el tema de la aviación en el Ecuador. Posee una página web donde genera contenido a través de ella, publicando casi a diario noticias sobre la aviación civil nacional e internacional.

**1. ¿Como considera que ha evolucionado la industria aerocomercial en el ecuador los últimos 3 años?**

Realmente, la aviación ecuatoriana ha sufrido pocos cambios en los últimos años, e incluso, se ha retrocedido en número de frecuencias y destinos cuando hablamos principalmente en lo doméstico. Si hablamos de lo internacional, Ecuador vive actualmente su mejor momento histórico y ahora lo importante es sostener e impulsar este crecimiento.

**2. ¿Como ha ayudado al ecuador la política de cielos abiertos, para la incorporación de nuevas aerolíneas?**

Hasta el momento en nada concreto, más que anunciar al mundo que existe la voluntad como país de firmar este tipo de acuerdos.

**3. ¿Por qué en ecuador la industria aerocomercial hay menor movimiento en comparación con los vecinos, Colombia y Perú?**

Pasa principalmente por el tamaño del mercado, economía y tamaño del territorio.

**4. ¿Como ha ayudado al comercio internacional la incorporación de nuevas aerolíneas y como va a ayudar en un futuro a mediano plazo?**

El comercio se beneficia al tener más opciones, más rutas, más aerolíneas, por lo tanto, menores costos para el transporte tanto de pasajeros como de carga.

**5. ¿Considera usted que la carga aérea ha mejorado a partir de las incorporaciones de estas nuevas aerolíneas?**

La carga aérea, sobre todo en Quito, sigue creciendo y este crecimiento es indiferente de la llegada de nuevas aerolíneas, que obviamente, apoya e incentiva el crecimiento carguero, pero que, sobre todo, las aerolíneas especializadas en este negocio han incrementado sus frecuencias y capacidad.

**6. Para un país en vías de desarrollo como el Ecuador, ¿qué tan importante considera usted que es la industria aerocomercial para el desarrollo económico del país?**

Es fundamental, ya que la industria aérea es un dinamizador de la economía local de los países impulsando el turismo, generando fuentes de empleo, trayendo inversión y crecimiento.

**3.2 Las cinco fuerzas de Porter**



### **Nuevos Entrantes**

En los últimos cinco semestres, en el Ecuador se han incorporado algunas aerolíneas internacionales para cubrir demandas dentro del mercado de la aviación civil, permitiendo abrir nuevas rutas y a su vez el incremento de frecuencia de las rutas existentes, lo cual ha generado una mayor competitividad.

### **Poder de negociación con Proveedores**

En cuanto a los proveedores en esta industria, el poder de negociación suele ser favorable. Los más reconocidos son los proveedores de alimentos para el pasajero y todo lo demás está en relación con el aeropuerto, que, en el caso de Guayaquil y Quito, están concesionados. Servicios como el combustible, uso de pista, embarque y desembarque de carga, uso de manga, son los principales servicios más utilizados por las aerolíneas.

### **Poder de negociación con Clientes**

Por lo general los clientes de las aerolíneas, que son los pasajeros y las empresas encargadas de la carga aérea (Consolidadora de Carga, Agentes de aduana, Importador, Exportador) buscan los precios competitivos y al mismo tiempo calidad en el servicio. Los precios de los pasajes se regulan por ley de oferta y demanda, y el cliente dependiendo de la circunstancia decidirá por el precio que le convenga.

### **Productos Sustitutos**

Si se toma en cuenta que se está analizando la industria aerocomercial en el Ecuador con el tráfico de turistas extranjeros, no se puede hablar de sustitutos en rutas nacionales. En cuanto a lo internacional, las rutas que tienen las ciudades de Guayaquil y Quito con Colombia y Perú, si tienen el sustituto del transporte terrestre, ya que es más barato pero muy largo el trayecto. Sin embargo, se considera que hay mercado para que los dos sigan trabajando. En cuanto a la carga aérea, siempre estará el transporte marítimo como sustituto. Esto dependerá únicamente del cliente como

necesita transportar su carga y no como desea, ya que podrá ser barato vía marítima, pero hay ciertos productos que convienen por factor tiempo exportar o importar vía aérea.

### Rivalidad de la Industria

La competencia es sana y es buena para ambos usuarios. Los clientes ganan porque los precios se hacen más competitivos y tienen más opciones para decidir cual usar, y las aerolíneas tienen aeropuertos muy modernos y la demanda en el país cada año tiene un incremento porcentual interesante, sobre todo los dos últimos años.

### 3.3 Ingreso por turistas extranjeros

#### Estados Unidos con Guayaquil

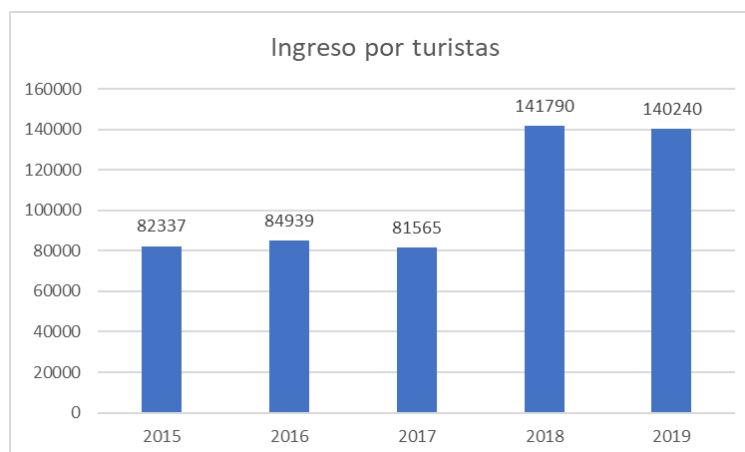


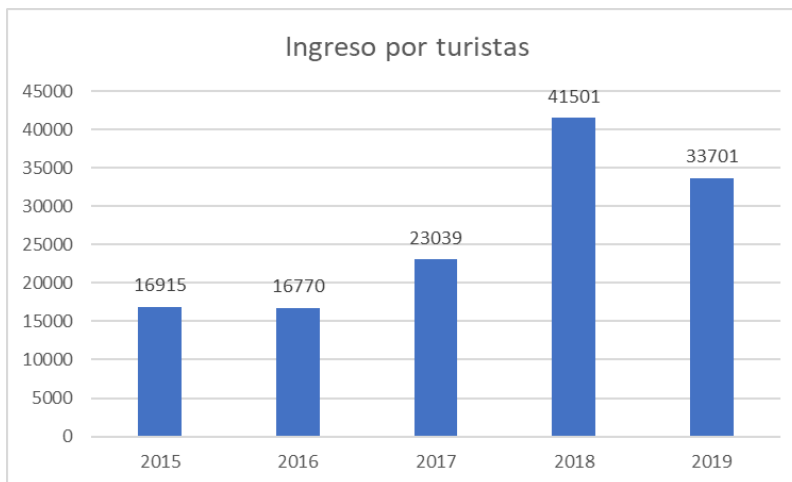
Figura 8: Ingreso por turistas estadounidenses a Guayaquil.

Fuente: Ministerio de Turismo, elaborado por el autor.

En la figura se puede observar la cantidad de extranjeros que ingresaron desde Estados Unidos a Guayaquil vía aérea desde el año 2015 hasta el 2019 (corte a Septiembre 30). Tomando en cuenta que la Aerolínea Spirit ingreso en el año 2018, se puede analizar y deducir de manera consecuente, que esta ayudó a que más turistas de dicho país visiten a la ciudad de Guayaquil. Analizando el 2019, año que claramente superara al número de turistas del 2018, es debido a la incorporación de JetBlue en

marzo de este año, provocando que el mercado se torne más competitivo y haya más opciones para volar, ayudado que el precio de estas es relativamente accesible.

### **España con Guayaquil**



*Figura 9: Ingreso por turistas españoles a Guayaquil.*

Fuente: Ministerio de Turismo, elaborado por el autor.

En la figura se puede observar la cantidad de extranjeros que ingresaron desde España a Guayaquil vía aérea desde el año 2015 hasta el 2019 (corte a Septiembre 30). Es necesario señalar que la variación del 2016 con respecto al 2017 se debe a que en el año 2017 ingreso la aerolínea Air Europa, la cual ayudo a que ese número de extranjeros incremente en un 37,38 %. Esta misma provoco que en el 2018 sea un año de récord para la visita de españoles a la ciudad de Guayaquil. Se estima que en el 2019 el número llegue aproximadamente a 44 mil gracias a que hubo una nueva aerolínea que se incorporó este año, Plus Ultra Airlines.

## España con Quito

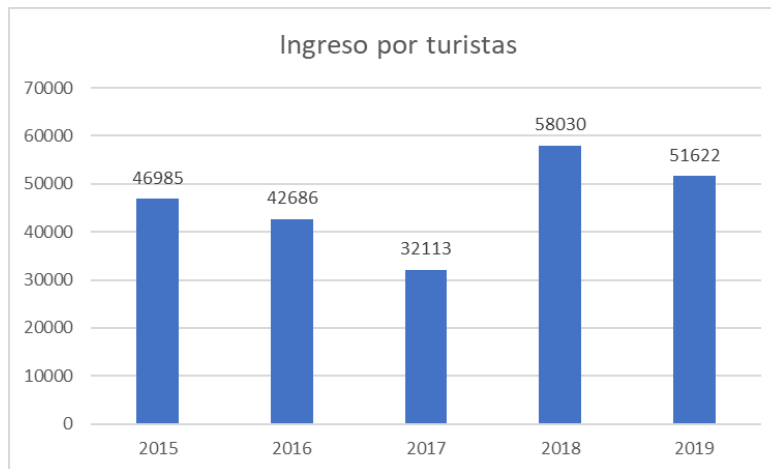


Figura 10: Ingreso por turistas españoles a Quito.

Fuente: Ministerio de Turismo, elaborado por el autor.

En la figura se puede observar la cantidad de extranjeros que ingresaron desde España a Quito desde el año 2015 hasta el 2019 (corte a Septiembre 30). A diferencia con la situación de Guayaquil, la variación del 2016 con respecto al 2017 termino siendo negativa. Sin embargo, en el 2018 hubo una recuperación de 80 puntos porcentuales, ya que Air Europa tomo la decisión de hacer una triangulación en su ruta, usando a Quito como una escala adicional en la ruta de Madrid – Guayaquil. Se estima que en el 2019 el número llegue aproximadamente a los 70 mil, ya que Plus Ultra Airlines usa el mismo esquema de Air Europa, el de triangular la ruta, usando obviamente a Quito.

## Brasil con Quito

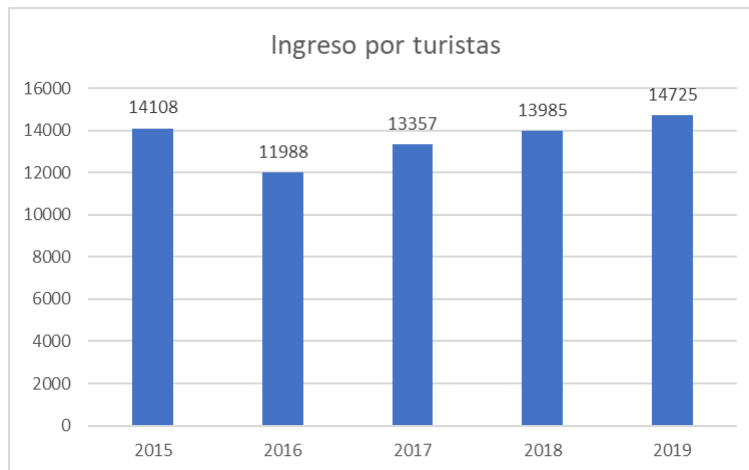


Figura 11: Ingreso por turistas brasileiros a Quito.

Fuente: Ministerio de Turismo, elaborado por el autor.

En la figura se puede observar la cantidad de extranjeros que ingresaron desde Brasil a Quito vía aérea desde el año 2015 hasta el 2019 (corte a Septiembre 30). En este análisis, no hay mucho que acotar. Siendo objetivos, por ahora ha funcionado de manera normal el ingreso de la compañía Gol. Es muy probable que por estadística histórica de los meses que quedan, el número de brasileños que ingresen a Quito en el 2019 sea aproximadamente de 18 mil, lo cual sería una variación con respecto al 2018 del 22%.

## México con Guayaquil

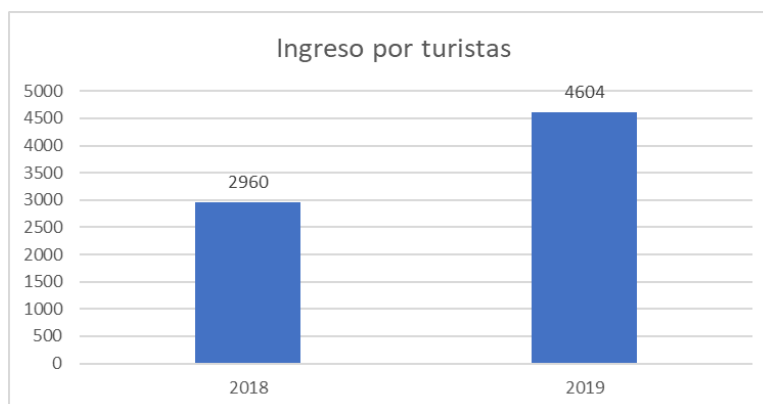


Figura 12: Ingreso por turistas mexicanos a Guayaquil.

Fuente: Ministerio de Turismo, elaborado por el autor.



En la figura se puede observar la cantidad de extranjeros que ingresaron desde México a Guayaquil vía aérea desde el año 2018 hasta el 2019 (corte a Septiembre 30). Este año, ingreso la aerolínea Aeroméxico, que lamentablemente concluyo operaciones el 01 de octubre del presente año, debido a que el avión que usaban, la compañía decidió usarlo en otra ruta más rentable porque tienen parados muchos Boeing 737 max, debido a los dos accidentes que se suscitaron este año con dicha aeronave. Sin embargo, ingreso la aerolínea Interjet el siguiente día cubriendo la misma ruta, e iniciando una nueva, Cancún – Guayaquil – Cancún. Dicho esto, se estima que el año 2019 lleguen a ingresar aproximadamente 7 mil mexicanos, dando como resultado una variación de 136 puntos porcentuales.

### Francia con Quito

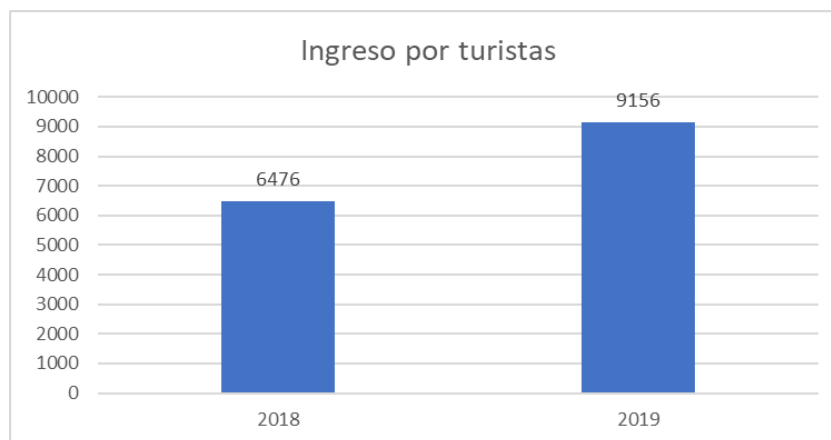


Figura 13: Ingreso por turistas franceses a Quito.

Fuente: Ministerio de Turismo, elaborado por el autor.

En la figura se puede observar la cantidad de extranjeros que ingresaron desde Francia a Quito vía aérea desde el año 2018 hasta el 2019 (corte a Septiembre 30). Considerando el ingreso de Airfrance este año, evidentemente ha favorecido en un gran numero porcentual, el aumento de turistas de ese país hacia la ciudad de Quito.

## Llegadas de extranjeros al Ecuador vía Aérea

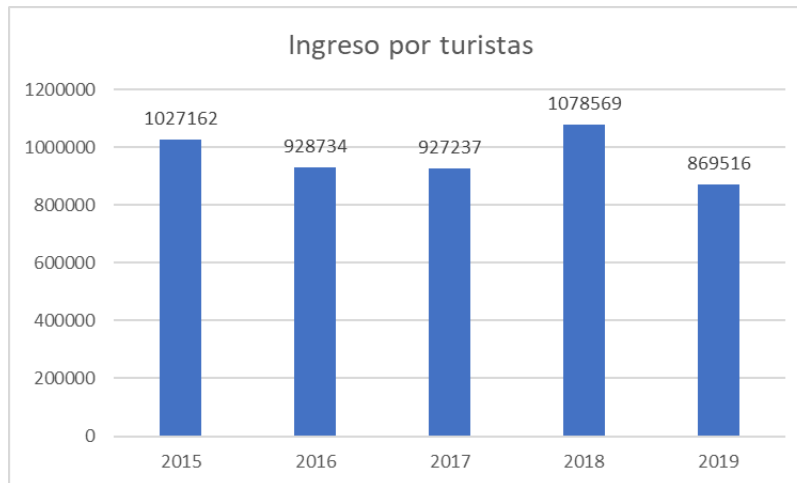


Figura 14: Ingreso por turistas extranjeros al Ecuador.

Fuente: Ministerio de Turismo, elaborado por el autor.

En la figura se puede observar la llegada de extranjeros de todo el mundo a través de la vía aérea hacia el Ecuador, comprendido desde el año 2015 hasta el 2019 (corte a Septiembre 30). Se puede establecer un análisis macro sobre la influencia del ingreso de las nuevas aerolíneas en el Ecuador con respecto al aumento significativo de turistas.

La mayoría de las aerolíneas se incorporaron entre el 2018 y 2019, donde se puede verificar que precisamente el año 2018 hubo un incremento de 16,32% con respecto al año 2017, el cual es un dato estadístico muy interesante de analizar. Se estima que el total de turistas extranjeros que ingresen al país en el año 2019 sea aproximadamente de 1 millón 200 mil, lo cual sería una variación de 11% con respecto al año anterior.

### 3.4 Movimiento de carga aérea

#### TOP 10 Importaciones vía aérea en Enero 2018 (KG)

<b>Países</b>	<b>Suma de PESO NETO (KG)</b>
AR-ARGENTINA	173908,693
BR-BRASIL	337058
CN-CHINA	636821,947
CO-COLOMBIA	738636,591
DE-ALEMANIA	354417,855
ES-ESPAÑA	319646,01
KR-COREA, REPUBLICA DE	481895,845
MX-MEXICO	131974,048
TH-TAILANDIA	142171,451
US-ESTADOS UNIDOS	875954,104
<b>Total general</b>	<b>4192484,544</b>

En el gráfico se puede observar cómo empezó el año 2018 en términos de importaciones hechas a través de la vía aérea. Se escogió los 10 países más significativos de los cuales más importaciones se generan, en términos de kilogramos. Se puede analizar que el 50% de los 10 países son del continente americano, el 30% de Asia, y por último 20% de Europa.

#### TOP 10 Importaciones vía aérea en Diciembre 2018 (KG)

<b>Países</b>	<b>Suma de PESO NETO (KG)</b>
AR-ARGENTINA	166954,067
BR-BRASIL	1515785,229
CN-CHINA	3310198,945
CO-COLOMBIA	229241,587
DE-ALEMANIA	130970,255
ES-ESPAÑA	145070,259
JP-JAPON	271566,545
KR-COREA, REPUBLICA DE	897729,538
MX-MEXICO	217237,89
US-ESTADOS UNIDOS	1406683,666
<b>Total general</b>	<b>8291437,981</b>

Se considero el mes de diciembre del año 2018, para verificar como terminaba el año en términos de importaciones a través de la vía aérea en términos de kilogramos también, y se puede observar en el grafico que es prácticamente el doble, en comparación con el mes de enero. Aparte es

importante acotar que solo cambio un país en la lista de los 10, siendo Japón el que reemplace a Tailandia.

### TOP 10 Exportaciones vía aérea Enero 2018 (KG)

<b>Países</b>	<b>Suma de PESO NETO (KG)</b>
CA-CANADA	378853,048
ES-ESPAÑA	493465,37
HK-HONG KONG	258980,36
IT-ITALIA	684352,949
KZ-KAZAKHSTAN	624699,99
LV-LETONIA	241536,31
NL-PAISES BAJOS	2398680,377
RU-RUSIA	4584586,948
UA-UCRANIA	456571,75
US-ESTADOS UNIDOS	9071101,143
<b>Total general</b>	<b>19192828,25</b>

En el grafico se puede observar cómo los países cambian en su mayoría cuando hablamos de exportaciones a través de la vía que se viene suscitando, la aérea. Considerando el mismo mes de Enero del año 2018, podemos contrastar como el volumen de exportación es mucho mayor al de importación, siendo prácticamente 5 veces mayor. Los países que se repiten son Estados Unidos y España.

### TOP 10 Exportaciones vía aérea Diciembre 2018 (KG)

<b>Países</b>	<b>Suma de PESO NETO (KG)</b>
BE-BELGICA	25802383,51
CL-CHILE	27862548,3
CN-CHINA	65424043,55
CO-COLOMBIA	54796533,02
DE-ALEMANIA	50171890,12
IT-ITALIA	47474584,74
NL-PAISES BAJOS	24721725,99
RU-RUSIA	134558581,2
TR-TURQUIA	41210546,43
US-ESTADOS UNIDOS	126996906,9
<b>Total general</b>	<b>599019743,8</b>

Siguiendo con la misma comparativa de las importaciones, podemos observar en el grafico como las exportaciones al final del año, considerando el mes de diciembre, son 3 veces mayor a las exportaciones realizadas en enero del mismo año. Es curioso señalar en este caso que los 10 países en este caso específico, todos son del continente americano o europeo, a excepción de China.

### Importaciones vía aérea Enero 2018 (\$)

<b>Distrito</b>	<b>Suma de CIF (DÓLARES)</b>
019-GUAYAQUIL - AEREO	\$ 69.887.056,20
055-QUITO	\$ 166.706.567,62
127-LATACUNGA	\$ 164.189,38
<b>Total general</b>	<b>\$ 236.757.813,20</b>

A través del cuadro que se elaboró, se puede observar las importaciones en temas monetarios que hubo en Enero 2018, conforme al movimiento de carga aérea. Se puede observar que en Quito se importó en términos monetarios poco más del doble que en Guayaquil, por obvias razones geográficas, ya que Guayaquil al ser una ciudad portuaria, el 90% del ingreso de las mercancías es por esa vía.

### Importaciones vía aérea Diciembre 2018 (\$)

<b>Distrito</b>	<b>Suma de CIF (DÓLARES)</b>
019-GUAYAQUIL - AEREO	\$ 67.551.550,24
055-QUITO	\$ 160.772.825,94
<b>Total general</b>	<b>\$ 228.324.376,18</b>

Para verificar como termino el año 2018, usando el mes de diciembre como muestra, las importaciones que se desarrollaron en ese mes. Usando nuevamente el filtro de términos monetarios, se puede contrastar que es menor a enero 2018, lo cual tiene una razón sencilla. Mientras que las compañías importan dos a tres meses antes para abastecerse de

inventario. para diciembre, en enero suele importarse mucha medicina a través de la vía aérea.

### Exportaciones vía aérea Enero 2018 (\$)

<b>Distrito</b>	<b>Suma de FOB (DÓLARES)</b>
019-GUAYAQUIL - AEREO	\$ 20.282.988,94
055-QUITO	\$ 200.157.802,41
127-LATACUNGA	\$ 126,00
<b>Total general</b>	<b>\$ 220.440.917,34</b>

En el cuadro de las exportaciones que se han hecho en Enero año 2018, se puede observar cómo prácticamente a través de Quito se realiza aproximadamente el 90% de las exportaciones vía aérea, dejando en evidencia la importancia de la carga aérea para la ciudad y empresas de esa ciudad. Si comparamos con las importaciones de enero 2018 termina siendo un déficit pequeño en comparación si hacemos el macro de la balanza comercial.

### Exportaciones vía aérea Diciembre 2018 (\$)

<b>Distrito</b>	<b>Suma de FOB (DÓLARES)</b>
019-GUAYAQUIL - AEREO	\$ 24.437.144,60
055-QUITO	\$ 163.425.676,83
<b>Total general</b>	<b>\$ 187.862.821,43</b>

En el cuadro se puede reflejar las exportaciones en términos monetarios que se realizaron vía aérea en el mes de diciembre año 2018. Si bien es cierto que el valor es menor al de enero del mismo año, hay que tomar en cuenta que sigue siendo un valor determinante para las exportaciones que se realizaron al finalizar el año.

### 3.5 Empleos Generados

<b>Aerolínea/Tipo de avión:</b>	JetBlue/Airbus A320
<b>Procedencia:</b>	Estados Unidos
<b>Ruta:</b>	Fort Lauderdale - Guayaquil - Fort Lauderdale
<b>Capacidad:</b>	162

Comenzó a entrar en operaciones en marzo del año 2019. Es una ruta que tiene una alta demanda y también mucha competencia. JetBlue tiene una frecuencia diaria en esta ruta, por lo cual es importante destacarla. Esta compañía es una semi low cost, lo cual permitió que, por su incorporación, se generen cuatro plazas de trabajo en el servicio al counter, cuatro en azafatas/as y dos servicios al cliente.

<b>Aerolínea/Tipo de avión:</b>	Plus Ultra/Airbus A340
<b>Procedencia:</b>	España
<b>Ruta:</b>	Madrid - Quito - Guayaquil - Madrid
<b>Capacidad:</b>	303

Comenzó a operar en Julio del 2019, por lo cual es muy reciente su incorporación. Cubre una de las rutas internacionales más competitivas que hay en el Ecuador, ya que no solo que hay competencia, también hay alta demanda de pasajeros. Gracias a su incorporación se generaron seis plazas de trabajo en counter, seis plazas en azafatas/os y cuatro servicios al cliente.

<b>Aerolínea/Tipo de avión:</b>	AirFrance/Boeing 787
<b>Procedencia:</b>	Francia
<b>Ruta:</b>	Paris - Quito - Paris
<b>Capacidad:</b>	276

Esta ruta que incorporo Airfrance en un principio iba a cubrirla la filial de ellos con el nombre Joon, pero meses antes de que entrara a operar en Junio del 2019, Airfrance tomo la decisión de cesar de operaciones de Joon

y tomar la posta a nivel mundial de las rutas de aquella filial. Es por ello que incluso los primeros meses se usaba un avión con el logo de Joon. Esta incorporación generó la misma cantidad de empleos que Plus Ultra, con la diferencia que es una ruta directa sin escalas.

<b>Aerolínea/Tipo de avión:</b>	Spirit/Airbus A319
<b>Procedencia:</b>	Estados Unidos
<b>Ruta:</b>	Fort Lauderdale - Guayaquil - Fort Lauderdale
<b>Capacidad:</b>	145

Esta ruta como antes se mencionó con JetBlue, es muy competitiva. Spirit de hecho entró primero que JetBlue, ya que se incorporó un año antes. A pesar de usar como estrategia el low cost, ha tenido una gran acogida, especialmente para las personas que viajan por trabajo o seminarios que se suscitan en Estados Unidos, ya que puede funcionar de escala para otras ciudades en ese país. Ha generado la misma cantidad de empleo que la aerolínea JetBlue, ya que manejan similares características de modelo de negocios.

<b>Aerolínea/Tipo de avión:</b>	Interjet/Airbus A320
<b>Procedencia:</b>	México
<b>Ruta:</b>	Ciudad de México - Guayaquil - Ciudad de México
<b>Capacidad:</b>	162

Es una ruta muy reciente, ya que comenzó el mes de octubre del 2019, sin embargo, podemos tomar en referencia que primero estuvo Aeroméxico desde mayo cubriendo la misma ruta, que cesó de operaciones y se lo explica en el análisis de México con Guayaquil. Esta aerolínea está con una frecuencia diaria en esta ruta, lo cual permite que se generen cuatro empleos en counter, cuatro en azafatos/as y cuatro en servicios al cliente.

<b>Aerolínea/Tipo de avión:</b>	Interjet/Airbus A320
<b>Procedencia:</b>	México
<b>Ruta:</b>	Cancun - Guayaquil - Cancun
<b>Capacidad:</b>	162



Interjet ha entrado con toda fuerza al país, específicamente Guayaquil. Estableció una ruta totalmente nueva, con una frecuencia diaria hacia Cancún. Al ser un destino muy popular, la compañía ha optado por creer que hay mercado para turistas mexicanos y ecuatorianos, por lo cual ha generado cuatro empleos en counter, cuatro en azafatos/as y cuatro en servicios al cliente.

<b>Aerolínea/Tipo de avión:</b>	Gol/Boeing 737
<b>Procedencia:</b>	Brasil
<b>Ruta:</b>	Sau Paulo - Quito - Sau Paulo
<b>Capacidad:</b>	No hay informacion

Esta aerolínea brasilera, entro a operar en Diciembre del 2018, con una frecuencia diaria entre Quito y Sau Paulo. Al no existir ninguna aerolínea que cubriera dicha ruta, Gol se animó a incorporarse al país, específicamente Quito. Debido a esto, se generó empleos en counter, con cinco personas, dos personas como azafatos/as y cuatro como servicios al cliente.

<b>Aerolínea/Tipo de avión:</b>	Wingo/Boeing 737
<b>Procedencia:</b>	Colombia
<b>Ruta:</b>	Bogota - Guayaquil - Bogota
<b>Capacidad:</b>	142

Wingo se ha incorporado en una ruta que muchas personas ya querían que hubiera más opciones. Avianca por décadas ha dominado este segmento de Bogotá con Guayaquil. A razón de demanda y de mercado, Wingo entro aprovechando primero que Avianca estaba manejando unos precios terriblemente altos, tanto así que tenían casi el mismo valor monetario que viajar a Estados Unidos. Lamentablemente esta ruta solo la hace con dos frecuencias semanales, para tantear como responde el mercado. Ha generado dos empleos en counter, dos en azafatos/as y uno en servicio al cliente.

Es importante mencionar que hay muchos empleos que se mantienen gracias a la incorporación de estas nuevas aerolíneas. Las agencias de viajes son negocios que han sufrido mucho en el ámbito económico, debido a que el e-commerce crece cada día más, y las personas optan por comprar los pasajes o paquetes a través de páginas web como Despegar, Kayak, CheapoAir, etc.

Las agencias de viajes hoy en día dependen mucho de contratos corporativos o de la gente que le encanta comprar de manera física los pasajes o paquetes turísticos. La incorporación de estas aerolíneas ayuda a que las agencias tengan más alternativas para armar paquetes, y así el costo de ellas también disminuye gracias a que por ley de oferta y demanda bajan los precios de los pasajes.

CUADRO RESUMEN DE VARIABLES		
Variable	Concepto	Subvariable(s)
Turista Extranjero	Se mide el ingreso de turistas extranjeros en los últimos años hacia los aeropuertos de Guayaquil y Quito.	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Estados Unidos con Guayaquil</li> <li>•España con Guayaquil</li> <li>•España con Quito</li> <li>•Brasil con Quito</li> <li>•México con Guayaquil</li> <li>•Francia con Quito</li> </ul>
Carga Aérea	Se mide el movimiento de carga aérea en temas de importación y exportación en términos monetarios y de unidad de medida (KG).	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Top 10 Importaciones vía aérea Enero 2018 (KG).</li> <li>•Top 10 Importaciones vía aérea Diciembre 2018 (KG).</li> <li>•Top 10 Exportaciones vía aérea Enero 2018 (KG).</li> <li>•Top 10 Exportaciones vía aérea Diciembre 2018 (KG).</li> <li>•Importaciones vía aérea Enero 2018 (\$).</li> <li>•Importaciones vía aérea Diciembre 2018 (\$).</li> <li>•Exportaciones vía aérea Enero 2018 (\$).</li> <li>•Exportaciones vía aérea Diciembre 2018 (\$).</li> </ul>
Empleo	Se mide la generación de empleos directos e indirectos por medio de las nuevas aerolíneas incorporadas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>•JetBlue Airways</li> <li>•Plus Ultra Airlines</li> <li>•AirFrance</li> <li>•Spirit Airlines</li> <li>•Interjet</li> <li>•Gol</li> <li>•Wingo</li> </ul>

**Propuesta**

**Capítulo IV**

## **Capítulo IV: Propuesta**

La propuesta de este proyecto de investigación está dirigida para brindar estrategias y políticas que permitirán el mantenerse de las aerolíneas que ya se han incorporado y a su vez el incremento de las incorporaciones de más aerolíneas comerciales para el desarrollo económico del país a través de las aristas más influenciadas como son el turismo, el comercio exterior a través de la carga aérea y los empleos directos e indirectos.

Es importante partir del punto del análisis hecho por el autor en este trabajo de investigación. A través de los datos que se ha obtenido de las diferentes variables planteadas, es importante destacar que la incorporación de las nuevas aerolíneas ha sido favorable en el aspecto de generar más turismo, incentivar a usar la logística aérea para el comercio exterior, y la generación de empleo, la cual es fundamental en un país en vías de desarrollo.

Otro punto para destacar es sin duda que el gobierno ecuatoriano tiene un rol fundamental para que el tema de la industria aerocomercial pueda crecer en términos interesantes que generen desarrollo para el país. Y justamente la propuesta que se va a plantear tiene una parte en la cual el gobierno tiene que tomar decisiones respecto al tema tratado.

Para garantizar que las aerolíneas que se incorporaron los últimos años se mantengan y que se incremente el número de aerolíneas y rutas, es importante destacar la propuesta que se dará en este trabajo de investigación, la cual podría ser muy útil para que los actores que componen esta industria sean beneficiados. El plan va para las concesionarias de los aeropuertos de Guayaquil y Quito, la dirección general de aviación civil y para el gobierno central.

<b>CUADRO DE LA PROPUESTA</b>		
<b>Problema</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Propuesta</b>
Pasajes Elevados (\$)	Mejorar los precios de los pasajes aéreos a través de la incorporación de nuevas aerolíneas.	Reducción de tasas aeroportuarias.
Movimiento de carga aérea	Tener más rutas disponibles para la carga aérea y mejorar los precios de fletes.	Beneficio tributario.
Rutas Emergentes	Hay rutas existentes en el Ecuador que tienen muy buena demanda, sin embargo, poca oferta. Esto genera no tener opciones para elegir la aerolínea que más conviene.	Reducción de tasas aeroportuarias.
Trámites burocráticos	Para que nuevas aerolíneas puedan ingresar al Ecuador, tienen que pasar por una serie de procedimientos que hacen demorar meses la incorporación de estas aerolíneas.	Mejorar el proceso de requisito para ingresar al país.
Inseguridad	El Ecuador es un país que tiene como uno de sus principales problemas, la inseguridad en temas de asaltos, robos a mano armada, asesinatos, etc.	Seguridad 24/7 en zonas turísticas.

A continuación, los pilares que componen este plan estratégico integral:

- Reducción de tasas aeroportuarias: Las concesionarias de los aeropuertos de Guayaquil y Quito, tienen ingresos económicos por cada aerolínea que usa sus servicios, entonces es importante incentivar a que más aerolíneas se incorporen, para generar más ingresos. Se propone que a las aerolíneas que deseen incorporarse a cualquiera de los dos aeropuertos, en los horarios de 11H00 a 16H00, se les otorgue un descuento del 75% de la tasa aeroportuaria, y que cada 6 meses se vaya disminuyendo un 25% hasta llegar a 0.
- Mejorar el proceso de requisito para ingresar al país: Para que una aerolínea extranjera quiera incorporarse al Ecuador, debe solicitarlo formalmente a la dirección general de la aviación civil. Es un proceso que se viene mejorando de apoco, pero es importante resaltar que suele ser muy burocrático y demora demasiado. Se propone que en

la página web haya un enlace en español e inglés, para ver los requisitos necesarios para la incorporación de nuevas aerolíneas, y que sea más eficiente en términos de tiempo, para que la autorización sea ágil.

- Seguridad: Para que la demanda de turistas incremente en el Ecuador es primordial mejorar la imagen que se tiene en términos de seguridad en el país. Al mejorar este problema que toda la vida ha tenido el Ecuador, seguramente más aerolíneas se incorporarán, debido a que el mercado turístico incrementará, por la razón de que se sientan seguros al estar en el Ecuador. Se propone incrementar el número de policías en todos los sectores turísticos que tiene el país, principalmente en las ciudades de Guayaquil y Quito y que sean supervisados estos lugares las 24 horas del día, los 7 días de la semana y los 365 días del año.
- Beneficio tributario: El gobierno central como se mencionó anteriormente, juega un rol importante en este tema que se está tratando. Se propone incentivar a compañías importadoras y exportadoras que usen la logística aérea, como medio de transporte de sus mercancías, una reducción de dos puntos porcentuales del Impuesto a la Renta, siguiendo ciertos parámetros que se deban cumplir, exigiendo un uso mínimo en términos monetarios o por unidades de carga (KG).

## Conclusiones

La razón principal para elaborar este proyecto de investigación era poner en evidencia el impacto económico que genera la industria aerocomercial. Se realizó la investigación teórica para poder hacer un diagnóstico real de la situación de esta industria para finalmente proponer una solución viable para la incorporación de más aerolíneas comerciales.

El autor quiso investigar muchos datos reales que se los obtuvo de fuentes fidedignas, principalmente instituciones públicas, para poder verificar el real impacto económico de la incorporación de las nuevas aerolíneas que se han suscitado en los últimos dos años, enfocado en el comercio exterior para ver la logística aérea de manera macro.

- Considerando los aspectos teóricos de la logística internacional enfocado en el transporte aéreo de personas y carga, se pudo constatar que es importante elaborar un diagnóstico para llevar a cabo un estudio de manera integral, que abarque datos reales de los últimos años con el fin de interpretar los datos que se obtengan.
- Una vez realizado el estudio de las variables planteadas, se pudo constatar que el incremento de turistas extranjeros en los últimos años ha sido muy favorable, ya que a medida que se fueron incorporando estas nuevas aerolíneas, el ingreso de turistas al Ecuador, usando el medio de transporte aéreo se ha incrementado en ciertos países casi que el doble, mientras que algunos otros se han incrementado de manera gradual, pero positivo. Continuando con la segunda variable, la carga aérea en el Ecuador juega un rol fundamental principalmente en la sierra, como se pudo constatar en los datos obtenidos del manejo de la carga aérea en temas de importación y exportación, siendo Quito quien maneje

aproximadamente el 85% de la logística de la carga aérea en el país, demostrando que las empresas que físicamente están situadas en esta región del país, puedan transportar sus productos, ya sea para exportarlos o importarlos, sin necesidad de usar a Guayaquil por ser una ciudad con puerto, ya que en ciertos casos el tema tiempo juega un papel fundamental para el desarrollo de la logística en general. Para concluir con la última variable, la generación de empleos directos e indirectos son fundamentales para cualquier país en vías de desarrollo. Hay que destacar que la incorporación de nuevas aerolíneas ha permitido que aproximadamente se generen unos 60 empleos directos e indirectos por cada incorporación, siendo un dato muy importante de resaltar.

- Tomando en cuenta el diagnóstico realizado a través de las tres variables que fueron tomadas en cuenta por el autor, se propone establecer un plan estratégico que integra cuatro pilares para que la industria aerocomercial siga desarrollándose de manera gradual conforme vayan pasando los años, y que el plan tenga como objetivo la dinamización de la economía en las ramas principales que influye la aviación civil.



## Recomendaciones

- La primera recomendación dado el proyecto de investigación es que la industria aerocomercial debe ser un objeto de estudio por parte de las autoridades del gobierno y de los analistas económicos, para que sean un filtro reconocido por la sociedad ecuatoriana, y de esta manera esta industria tenga un reconocimiento y alcance a la mayor cantidad de ecuatorianos posible.
- Una segunda recomendación sería que, una vez realizado todo el análisis de los datos obtenidos, es analizar minuciosamente la realidad del Ecuador en materia de aviación civil, hacer un estudio del real impacto que ha generado la incorporación de las nuevas aerolíneas, usando como base el trabajo de investigación que se ha realizado, ya que puede ser que la información recopilada y analizada sea útil para futuras investigaciones.
- Por último, la recomendación más importante a destacar es que el plan propuesto por cuatro pilares sea ejecutado por parte de las autoridades del gobierno, las concesionarias de los aeropuertos de Guayaquil y Quito, y la Dirección General de Aviación Civil para que la industria aerocomercial siga generando impacto económico positivo para el Ecuador y que de esta manera sea un país más globalizado.

## Bibliografía

- Andrade, R. T. (2019). Industria Aero comercial y su impacto en la Economía Ecuatoriana. (J. M. Ramirez, Entrevistador)
- Andrade, R. T. (02 de Octubre de 2019). Industria Aero comercial y su impacto en la Economía Ecuatoriana. (J. M. R, Entrevistador)
- Banco Central del Ecuador. (Diciembre de 2018). *Cuestiones Economicas*.  
Obtenido de  
[https://www.bce.fin.ec/cuestiones\\_economicas/images/PDFS/2019/RCE\\_VOL\\_28-2.pdf](https://www.bce.fin.ec/cuestiones_economicas/images/PDFS/2019/RCE_VOL_28-2.pdf)
- Cardenas, S. (19 de Enero de 2015). *Balanza Comercial en el Ecuador en tiempos de dolarizacion*. Obtenido de <http://www.uees.edu.ec/dolarizacion/pdf/1/3-Conf-Sebastian-Cardenas-190115.pdf>
- Comex. (21 de Agosto de 2018). *Copci*. Obtenido de  
<https://www.correosdeecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>
- Cruz, M. E. (Junio de 2019). *Costos del servicio de Transporte Aereo Internacional de Carga*. Obtenido de  
<https://www.eumed.net/rev/oel/2019/06/servicio-transporte-aereo.html>
- Escobar, J. F. (03 de Julio de 2018). *Tendencias en el Desarrollo Social y Económico en Relación al Transporte Aereo* . Obtenido de  
<file:///C:/Users/Andres%20E/Downloads/2933-11746-2-PB.pdf>
- González, P. D. (2013). *Transporte y Logística Internacional* . Obtenido de  
<http://biblioteca.iplacex.cl/RCA/Transporte%20y%20log%C3%ADstica%20internacional.pdf>
- Hill, C. (2007). *Negocios Internacionales. Competencias en el mercado global*. Washington: McGraw Hill.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (Diciembre de 2018). *Anuario de Estadísticas de Transporte 2017*. Obtenido de  
[https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas\\_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2017/2017\\_TRANSPORTE\\_BOLETIN.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2017/2017_TRANSPORTE_BOLETIN.pdf)
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (Junio de 2019). *Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo*. Obtenido de  
[https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2019/Junio/201906\\_Mercado\\_Laboral\\_final.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2019/Junio/201906_Mercado_Laboral_final.pdf)
- Jose Satsumi Lopez Morales, M. A. (20 de Noviembre de 2018). *Internacionalización en el sector aéreo de América Latina: estudio multicaso de Aeromexico, Avianca y Latam*. Obtenido de  
<file:///C:/Users/Andres%20E/Downloads/254-627-2-PB.pdf>
- Lafuente, F. (s.f.). *Aspectos del Comercio Exterior*. Obtenido de  
[http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/fjmv/Comercio\\_Exterior.pdf](http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/fjmv/Comercio_Exterior.pdf)
- Larenas, N. (18 de Octubre de 2019). Industria Aero comercial y su impacto en la Economía Ecuatoriana. (J. M. R, Entrevistador)
- Lopez, C. V. (2004). *Logística de la carga aerea*. Marge Books.
- Lopez, J. L. (2019). *Influencia de los medios de transporte en las importaciones. caso: empresa importadora de telas desde Colombia hacia Ecuador*. Obtenido de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/13930>

- Lumifiqui. (28 de Enero de 2011). *Transporte internacional de carga aerea*.  
Obtenido de <https://es.slideshare.net/lumifiqui/carga-aerea>
- Ministerio de Turismo del Ecuador. (30 de Septiembre de 2019). Obtenido de  
<https://servicios.turismo.gob.ec/index.php/turismo-cifras/2018-09-19-17-01-51/movimientos-internacionales>
- Reinaldo Fioravanti, E. A.-R. (Noviembre de 2018). *Desarrollando un sector aéreo más eficiente, asequible y seguro en America Latina y el Caribe*.  
Obtenido de file:///C:/Users/Andres%20E/Downloads/Desarrollando-un-sector-a%C3%A9reo-m%C3%A1s-eficiente-asequible-y-seguro-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Marco-conceptual-para-la-aviaci%C3%B3n.pdf
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE). (2019). *Senae*. Obtenido de  
<https://www.aduana.gob.ec/importaciones/>
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE). (2019). *Senae*. Obtenido de  
<https://www.aduana.gob.ec/exportaciones/>

## **Anexos**

### **Entrevista: Econ. Ricardo Troya**

1. ¿Cómo considera que ha evolucionado la industria aerocomercial en el Ecuador los últimos 3 años?
2. ¿Cómo ayuda tener más alternativas de aerolíneas comerciales para la logística internacional de las mercaderías?
3. ¿Qué tanto ayuda la incorporación de las nuevas aerolíneas al equilibrio de la balanza comercial?
4. ¿Qué políticas comerciales debe adoptar el gobierno para incentivar más incorporaciones de aerolíneas extranjeras en el país?
5. ¿Qué tan importante considera usted que es la industria aerocomercial para el comercio exterior en el país?

### **Entrevista: Nicolas Larenas**

1. ¿Cómo considera que ha evolucionado la industria aerocomercial en el Ecuador los últimos 3 años?
2. ¿Cómo ha ayudado al Ecuador la política de cielos abiertos, para la incorporación de nuevas aerolíneas?
3. ¿Por qué en Ecuador la industria aerocomercial hay menor movimiento en comparación con los vecinos, Colombia y Perú?
4. ¿Cómo ha ayudado al comercio internacional la incorporación de nuevas aerolíneas y cómo va a ayudar en un futuro a mediano plazo?

5. ¿Considera usted que la carga aérea ha mejorado a partir de las incorporaciones de estas nuevas aerolíneas?

6. Para un país en vías de desarrollo como el Ecuador, ¿qué tan importante considera usted que es la industria aerocomercial para el desarrollo económico del país?