



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE TURISMO, HOTELERÍA Y GASTRONOMÍA

**ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ
JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN
LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS**

**TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO
PREVIO A OPTAR EL GRADO DE INGENIERÍA EN GESTIÓN
TURÍSTICA HOTELERA**

AUTOR:

FREDDY WILLIAM ZURITA CAJAS

TUTOR:

CÉSAR ANDRÉS VÉLEZ DEL HIERRO

SAMBORONDÓN, DICIEMBRE DE 2015

DEDICATORIA

Dedico este artículo académico a mi madre, Patricia quien es el principal engranaje en mi vida, quien me guió, formó desde niño para convertirme en un hombre de bien, sin ella yo no estuviera en tan prestigiosa universidad y no hubiera conseguido nada como estudiante ni como profesional.

Al resto de personas importantes en mi vida como mi hermana, amigos, compañeros universitarios y enamorada quienes en muchas ocasiones llenaron de alegría mi etapa universitaria y de los que me llevo gratos recuerdos.

A los profesores que me aportaron conocimiento, experiencias, confianza para perseguir y alcanzar mis metas universitarias y profesionales.

RECONOCIMIENTO

Extiendo mi más profundo agradecimiento a las siguientes personas e instituciones que aportaron a la elaboración del presente artículo académico:

- Espe. Virginia Salvador.
- Lcda. Ana María Franco.
- Msc. Ana María Perrone.
- Msc. Víctor Roca.
- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.
- Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil.

Un saludo especial a un profesor que ya no se encuentra en la universidad, quien se convirtió en una persona muy grata por su conocimiento y por calidad moral; Biol. Manuel Burgos.

Un agradecimiento muy especial a mi tutor Msc. César Vélez quien se esforzó día a día para guiarme, corregirme y alentarme en la elaboración de este trabajo.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Freddy William Zurita Cajas

Universidad de Especialidades Espíritu Santo

fwzurita@uees.edu.ec

Facultad de Turismo, Hotelería y Gastronomía, Kilómetro 2.5 vía La Puntilla
Samborondón

Resumen

El Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil durante sus 10 años de funcionamiento ha logrado ser galardonado como el mejor aeropuerto de la región en su categoría; no obstante, en el 2015 se ha observado una disminución del número de pasajeros a pesar que la administración privada es eficiente y eficaz, muestra de ellos son los premios obtenidos cada año. Por ello y en virtud de lo antes indicado, el presente trabajo de investigación analiza el motivo del por qué el mejor aeropuerto del Ecuador ha tenido una disminución de pasajeros en el año 2015.

En la misma línea, mediante métodos y técnicas de investigación se determinó que, los factores que incidieron para una disminución de pasajeros son: situación económica actual del país, preferencia hacia la ciudad capital, poco atractivo turístico y poca intervención de las autoridades para promover el turismo en Guayaquil. Una vez analizado dichos factores se propone: ampliar la promoción turística de la ciudad y del país, mantener los incentivos actuales a nuevas frecuencias y aerolíneas, que el Estado incentive la industria aeronáutica, usar más espacios en la terminal para publicidad pagada y mostrar a las aerolíneas los beneficios que ofrece la terminal aeroportuaria de Guayaquil.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Palabras Clave: Análisis, Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo,
vuelos, pasajeros, frecuencia de vuelo.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Abstract

Jose Joaquin de Olmedo of Guayaquil International Airport during the 10 years of operation has managed to be the best airport in the region in its category, however in 2015 there has been a decline in passenger numbers despite the private administration is efficient and effective, proof of this are the prizes won each year. Therefore, this research analyzes the reason why the best airport of Ecuador has had a decrease in passengers in 2015.

Along the same lines, using methods and techniques of investigation it was determined that the factors that influenced to a decrease in passengers are: current economic situation, preferably to the capital city, little attraction, and little intervention by the authorities to promote tourism in Guayaquil. Once these factors analyzed are proposed: extending the tourist promotion of the city and the country, maintain current incentives to new frequencies and new airlines, the State encourages the aviation industry, use more spaces in the terminal for paid advertising and show the airlines the benefits of the Guayaquil airport terminal.

Keywords: Analysis, José Joaquín de Olmedo International Airport, flights, passengers, flight frequency.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Introducción

El Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil, inaugurado en julio del 2006, ha sido galardonado en varias ocasiones por sus servicios, considerado el mejor aeropuerto de la región Sudamérica y el Caribe en su categoría. Abrió al público en agosto del 2014 la nueva ampliación de la terminal, aumentando su capacidad de pasajeros de 5 a 7.5 millones de pasajeros al año.

Con esta iniciativa este aeropuerto esperaba recibir un mayor número de pasajeros, nuevas frecuencias de vuelos nacionales e internacionales acorde a las proyecciones de incremento de pasajeros y disminuir la gran congestión existente en vuelos nacionales; no obstante, al concluir el año 2015 se ha observado que han disminuido las frecuencias de vuelos nacionales e internacionales que operaban anteriormente en el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo, estadísticas sin duda desalentadoras para el primer año que la terminal opera con nueva infraestructura para mejorar sus servicios. Por ello, es fundamental realizar un análisis de la administración de esta terminal aérea que permita identificar las razones que han producido este fenómeno siendo inusual que el aeropuerto es cada año galardonado tenga una disminución de pasajeros, en base a ello, proponer recomendaciones viables que permitan mejorar de manera progresiva el número de vuelos y pasajeros que utilizan este aeropuerto.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Revisión literaria

Aeropuertos a nivel mundial: Definición, funciones y clasificación

De acuerdo a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) los aeropuertos son áreas destinadas de manera permanente o parcial para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, este concepto ha sido modificado en el transcurso de los años, por cada Organismo de Aviación Civil de los países miembros a los entes reguladores quienes añaden significados y definiciones similares a las indicadas por la OACI.

Es así que el Código Civil Aeronáutico Ecuatoriano en su Artículo 26 menciona que los aeródromos públicos destinados a aeronaves de tránsito internacional se denominan aeródromos de uso internacional. Los aeródromos de uso internacional que posean servicios permanentes de sanidad, aduana, migración y otros similares se denominan aeropuertos internacionales (Dirección General de Aviación Civil, 2013).

En esta línea se debe mencionar que, los aeropuertos se pueden clasificar de acuerdo a su acción económica, capacidad de pasajeros que atienden o tipo de aeronaves que pueden usar los servicios que prestan. La clasificación o categorización de aeropuertos ha cambiado a medida que se desarrollan otros tipos de actividades y los criterios son variados dependiendo de empresas consultoras de la industria aeronáutica, gobiernos, ministerios de transporte, consejos regionales, entre otros.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Por su parte, la OACI en su Anexo 14 llamado Aeródromos ha clasificado a los aeropuertos de acuerdo a la longitud de pista de aterrizaje en referencia con el campo de referencia, envergadura de la aeronave y anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (Organización de Aviación Civil Internacional, 2009).

Otro tipo de clasificación de aeropuertos según el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) en Europa la clasificación se basa por millones de pasajeros: Grupo 1 (25 millones), grupo 2 (10-25 millones), grupo 3 (5-10 millones) y grupo 4 (menor a 5 millones).

Por su parte, según el Comité de las Regiones en Europa los aeropuertos se clasifican por categorías: categoría A (principales nodos aeroportuarios mayores a 25 millones de pasajeros), B (grandes aeropuertos nacionales 10-25 millones), C (aeropuerto nacionales, 5-10 millones), D (grandes aeropuertos regionales, 1-5 millones), y E (pequeños aeropuertos regionales, 0,2-1 millones de pasajeros). A su vez, la Unión Europea emplea las siguientes categorías: A.- para grandes aeropuertos comunitarios, con atención a más de 10 millones de pasajeros, B.- para aeropuertos nacionales, con capacidad de 5-10 millones de pasajeros, C.- para grandes aeropuertos regionales 1-5 millones, D.- para pequeños aeropuertos regionales, a menos de 1 millón de pasajeros (Belmar Gil, 2013).

En este contexto es importante mencionar que, los aeropuertos no solo se limitan a la atención de despegue y aterrizaje de aeronaves sino que también incursionan en más actividades y servicios. Los aeropuertos son a su vez un centro

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

comercial, la oferta de servicios es amplia desde productos industriales, actividades logísticas vinculadas al transporte aéreo o al aeropuerto, tratamiento de mercancías, tiendas de tecnología, hoteles, restaurantes, seguros de viajes, museos, centro de negocios, áreas vip, alquiler de oficinas, entre otros.

Parámetros para la administración y regulación aeroportuaria a nivel mundial

La actividad aeroportuaria es una oportunidad de desarrollo económico para una ciudad, un país o una región ya que genera empleos, motiva el desarrollo de negocios dentro o fuera de sus instalaciones, motiva a entidades estatales a intervenir y regular a los operadores intermediarios, promueve la inversión de capital extranjero y se desarrollan actividades turísticas a nivel nacional; no obstante, para que todo ese engranaje económico funcione se debe establecer y seguir normas de seguridad, una correcta legislación aeronáutica basada en lineamientos establecidos por la OACI y por la autoridad aeronáutica competente de cada país sede.

Es así que, la OACI en sus 19 anexos establece los objetivos fundamentales de la gestión aeroportuaria los cuales son:

- El desarrollo de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional.
- Promover la planeación y desarrollo del transporte aéreo internacional, de manera que se garantice el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

- Garantizar el transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico, y que estimule el desarrollo de aerovías, aeropuertos, instalación para la navegación aérea y servicios.

De esta manera se tiene que, los aspectos principales relacionados con la administración y operación de aeropuertos, que se requieren para una regulación adecuada son fundamentalmente los siguientes:

- Seguridad operacional: Es el proceso o gestión de seguridad para reducir lesiones a personas o daños a equipos de aviación.
- Seguridad de la aviación: Son el conjunto de procedimientos de todas las partes involucradas con el fin de evitar actos ilícitos.
- Eficiencia operacional: Se refiere al uso eficaz del presupuesto de toda empresa al ofrecer un producto o servicio.
- Planificación de desarrollo: Son los procesos para la elaboración de planes de acción para mejorar los ítems anteriores.
- Protección del medio ambiente: Mitigar el impacto hacia el medio ambiente debido a las operaciones aéreas y de terceros.
- Eficiencia financiera: Obtener rentabilidad mediante el eficaz manejo del presupuesto.

En esta línea es clave mencionar que, cuando un aeropuerto se privatiza, concesiona o es administrado por un municipio local como en el caso del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil, el Estado debe

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

regular y supervisar la administración del aeropuerto con el fin de cumplir los lineamientos demandados por la OACI.

La administración aeroportuaria en el Ecuador

La administración aeroportuaria en el Ecuador está regida por Resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), ente que pertenece al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), el cual se encarga básicamente de planificar, organizar, ejecutar, regular y controlar el desarrollo técnico operativo de la actividad aeronáutica del país, en cumplimiento de normas y procedimientos nacionales e internacionales que garanticen la eficiencia y seguridad de las operaciones aéreas en el territorio ecuatoriano (Dirección General de Aviación Civil, 2015).

Como consta en la Resolución de la Aviación Civil 82 publicado en el Registro Oficial 219 del 04 de abril del año 2014, establece el Reglamento para funcionamiento de aeropuertos en el Ecuador, documento principal que indica y explica cómo se debe administrar un aeropuerto.

La Codificación de la Ley de Aviación Civil, Artículo 6, Numeral 16, menciona que los aeropuertos de propiedad municipal y/o concesionada tendrán su propia administración y operación comercial excluyendo los servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica y meteorología; mientras que, la administración y operación de los aeropuertos y aeródromos públicos según la Codificación del Código Aeronáutico Artículo 32, establece que: La

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

administración y operación de uso público estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil (Dirección General de Aviación Civil, 2014).

Por ello y, para dar cumplimiento a lo anteriormente expresado, la Dirección General de Aviación Civil ha expedido varias resoluciones y documentos para que los aeropuertos públicos y privados se rijan bajo las mencionadas normas. Los documentos primordiales pueden ser encontrados en la biblioteca de la página web de la institución.

La administración y regulación actual del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil

El Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil, es un aeropuerto de administración privada, no dependiente de la DGAC acogidos al Reglamento de Funcionamiento de Aeropuertos en el Ecuador el cual detalla que los aeropuertos de propiedad municipal y/o concesionada tendrán su propia administración y operación comercial excluyendo los servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica y meteorológica.

La empresa privada que administra el aeropuerto de la ciudad de Guayaquil es Terminal Aeroportuaria de Guayaquil Sociedad Anónima (TAGSA), empresa que se constituyó como sociedad anónima mediante escritura pública el 16 de febrero del 2004 y se inscribió en el Registro Mercantil del cantón Guayaquil el 19 de febrero del 2004. El plazo de duración de la compañía es de cincuenta años, contados desde la fecha de inscripción de la escritura de constitución. La Corporación América S.A., que es la empresa operadora del

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Aeropuerto de Guayaquil, está relacionada en forma directa con las empresas que realizan la operación de 53 aeropuertos en todo el mundo, todo el sistema aeroportuario de la República Argentina, los aeropuertos de Montevideo y Punta del Este en Uruguay, así como el aeropuerto de Armenia (Zvartnots). La empresa Corporación América, ganadora de la concesión del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil creó la empresa privada TAGSA y firmó el contrato de concesión el 27 de febrero de 2004 entre TAGSA y la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil – Fundación de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil por un plazo de 15 años y 6 meses. Posteriormente, en el año 2007 se suscribió un adendum al contrato de concesión por el cual se extendió el plazo hasta el mes de julio del año 2024 (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.).

En este marco es clave recalcar ciertos puntos importantes del contrato de concesión:

1. TAGSA debe realizar una inversión de aproximadamente 90 millones de dólares en los primeros 30 meses y hacer el aporte del 50.25% de los ingresos brutos regulados durante todo el período de la concesión que será entregado al "Fondo Fiduciario de Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Guayaquil" que para tal efecto tiene constituido la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil (AAG).
2. Las tarifas en el aeropuerto son reguladas por el contrato de concesión y solo pueden incrementarse anualmente en base al índice de precios al consumidor como resultado de la suma ponderada del 80% de la

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

inflación de los Estados Unidos de América y del 20% de la inflación de la República del Ecuador.

3. La responsabilidad de mantener operativas las 24 horas del día las facilidades aeroportuarias e infraestructura como: la pista de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de aviones de pasajeros y de carga, equipos de seguridad, control de seguridad de pasajeros, servicios en las terminales de pasajeros y carga, servicios de rampa, servicios contra incendios, servicios médicos, servicios de estacionamiento de vehículos, entre otros varios servicios.

Premios y datos estadísticos del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil.

El Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo (AIJJO) de la ciudad de Guayaquil ha sido reconocido como uno de los mejores aeródromos a nivel mundial en su categoría, desde su operación en el 2007 hasta el presente año. La categoría y parámetros a calificar son establecidos por consultoras internacionales como ACI y World Airport Awards.

Los premios más importantes recibidos por el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil son los siguientes:

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Año	ACI	World Airport Awards
2015	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor Aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe. • Mejor Aeropuerto del mundo en categoría de 2 a 5 millones. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor Aeropuerto Regional de América del Sur.
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor aeropuerto Regional de Latinoamérica y el Caribe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor Aeropuerto Regional de América del Sur.
2013	<ul style="list-style-type: none"> • 2do Mejor aeropuerto del mundo en categoría de 2 a 5 millones de pasajeros. • 2do Mejor aeropuerto del mundo regional de Latinoamérica y el Caribe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor aeropuerto regional de América del Sur.
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor Aeropuerto del Mundo en categoría de 2 a 5 millones de pasajeros. • Mejor Incremento a la Calidad de los Servicios. • 2° Mejor Aeropuerto Regional de Latinoamérica y el Caribe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor Aeropuerto Regional de América del Sur • 2do Mejor Aeropuerto de América del Sur
2011		<ul style="list-style-type: none"> • Mejor Aeropuerto Regional De América del Sur. • 2do Lugar en categoría "Staff Excellence Service Award".
2010	<ul style="list-style-type: none"> • 2do Mejor aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe. • 3er Mejor Aeropuerto Mundial (categoría de 2 a 5 millones de pasajeros). 	
2009	<ul style="list-style-type: none"> • 2do mejor Aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe. • 4to Mejor Aeropuerto Mundial (categoría de 2 a 5 millones de pasajeros). 	
2008	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor Aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe. 	
2007	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor Aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe • 3er Mejor Aeropuerto Mundial (categoría de 2 a 5 millones de pasajeros). 	

Tabla #1: Logros obtenidos Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de Guayaquil,

2015

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Es importante mencionar que los resultados de ACI se basaron en encuestas a 550,000 pasajeros antes de que aborden su vuelo allí les pidió que calificaran qué tan satisfechos estaban con el aeropuerto el día que viajaron. De igual manera, a los pasajeros en aeropuertos de todo el mundo que dieran su opinión sobre 34 indicadores clave de servicios, tales como: acceso al aeropuerto, documentación, seguridad, instalaciones del aeropuerto, comida, bebidas y tiendas(Airports Council International, 2015).

World Airport Awards por su parte, realiza encuestas que abarcan a 550 aeropuertos en todo el mundo. Esta encuesta a la industria aeronáutica establecida es independiente y evalúa experiencias de los viajeros a través de diferentes indicadores claves de rendimiento de servicios aeroportuarios y de productos - desde el check-in, llegadas, transferencias, compras, seguridad y servicio de migración a través de la salida en la puerta(World Airport Awards, 2015).

Actualmente, el AIJJO mantiene contrato con 115 empresas concesionadas en todo el recinto aeroportuario ofreciendo: restaurantes, farmacias, compra de recuerdos, dulcerías, alquiler de autos, agencias de turismo y recreación, servicio de guarda equipajes, venta de seguros de viajes, agentes aduaneros, entidades bancarias, confiterías, consultoras, empresas de construcción, casas de cambio de divisas, entre otros.

En el año 2014 el aeropuerto tenía contrato con concesionarias teniendo capacidad para 108 espacios de alquiler. En el 2015 con la nueva ampliación, incluyo 6 espacios adicionales para alquiler de locales y oficinas.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

De esta manera la gran oferta de servicios hace que el usuario y pasajero puedan tener todo lo necesario dentro del aeropuerto y poder satisfacer sus necesidades antes y después del viaje.

Operación Aérea del AIJJO: Estadísticas de llegada y salida de pasajeros

El aeropuerto de la ciudad de Guayaquil durante los 8 años (2007 – 2015) de funcionamiento ha tenido variaciones en lo que respecta a llegada y salida de pasajeros, son datos que tienden a variar en cualquier aeropuerto sujetos a factores externos como la inflación, crisis petrolera, crisis políticas, entre otros. El último año 2015 (Ver apéndice 4) ha bajado la cantidad de pasajeros con relación a los años anteriores, en el 2014 y 2015 hasta el mes de noviembre hay un porcentaje diferencial del -8%, se debe tomar en cuenta que falta contabilizar el mes de diciembre un mes con mayor cantidad de llegada de pasajeros por motivo de las festividades aún existe un margen de mejora considerable.

Las estadísticas de las operaciones aéreas también han bajado con relación al año 2014, (Ver apéndice 3) en el aeropuerto de Guayaquil funcionan actualmente 8 aerolíneas comerciales que vuelan hacia 28 destinos directos poco menos de los 30 destinos que se tenía el año 2014. Por su parte, en lo correspondiente a las aerolíneas de carga que tienen operación regular en la terminal son solo 3; DHL, UPS y LAN Cargo. Actualmente en el 2015, no hay mayor incremento de aerolíneas comerciales, actualmente funcionan 7 aerolíneas; 3 nacionales y 4 aerolíneas internacionales. En promedio el Aeropuerto de Guayaquil puede llegar a registrar en un día de completa operatividad comercial

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

50 vuelos de llegadas y 52 vuelos de partidas entre vuelos nacionales e internacionales siendo una cantidad muy interesante a pesar de no tener una gran cantidad de aerolíneas internacionales; solo KLM, Avianca, Copa y American Airlines tienen salidas diarias a Ámsterdam, Bogotá, Panamá y Miami respectivamente; los otros destinos varían sus frecuencias en la semana (Ver Apéndice No.5 y Apéndice No. 7).

Ante esta poca cantidad de vuelos internacionales el Muy Ilustre Municipio de Guayaquil publicó el 18 de septiembre del 2015 en el Registro Oficial No. 590 la Ordenanza Municipal Modificatoria a la ordenanza que fija las tarifas máximas que la sociedad concesionaria del Sistema Aeroportuario de Guayaquil cobrará por los servicios que preste. La ordenanza fija las tarifas que cobra el AIJJO, permita nuevas aerolíneas extranjeras o a las existentes que abran nuevas rutas directas hacia y desde Guayaquil, reciban 100% de descuento durante el primer año de operaciones en las tarifas máximas de aterrizaje y estacionamiento internacionales, durante el segundo año recibirán 75%, el tercer año recibirán 50%, el cuarto año será del 25% así hasta el quinto año de operaciones tendrán 15% de descuento.

Para las aerolíneas internacionales que ya tengan frecuencias tendrán los siguientes descuentos para cada nueva frecuencia, el primer año el descuento será del 75 %, el segundo año será del 50%, el tercer año será del 25% y el 15 % durante el cuarto año (Registro Oficial Organo del Gobierno del Ecuador, 2015).

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Ante la resolución expertos de aviación y turismo ven con buenos ojos la iniciativa; Marie-Noëlle Landázuri, gerente general de KLM Ecuador, señaló al respecto que "Es importante reconocer y apoyar todas las iniciativas para generar una mayor conectividad desde y hasta esta ciudad". Finalmente, VivaColombia considera a la ciudad de Guayaquil como un posible destino, porque tiene un mercado interesante y con precios de los tickets que se pueden reducir en más del 50 %"(Alvarado, 2015).

Factores determinantes para la demanda de transporte aéreo

La demanda de rutas o frecuencias del transporte aéreo depende de muchos factores y a su vez estos pertenecen a diferente índole. Los factores económicos que inciden directamente son:

1. Factores Económicos

- La renta: El incremento o decremento están sujetos a la situación económica local e internacional. Siempre que se incremente la actividad económica, crecerá la demanda de viajes de negocios o turismo. Si se incrementa la renta personal de cada individuo, gastaran más en bienes y servicios como el transporte aéreo.
- Precios: Las aerolíneas deben segmentar el mercado para aumentar sus ingresos. Los viajeros ejecutivos o que viajan por negocios son menos susceptibles a cambios de tarifas, mientras que los turistas si los son. En este punto es recomendable establecer limitaciones para que el primer grupo que puede pagar más no pueda acogerse a

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

tarifas reducidas mientras que los turistas se puede ofrecer tarifas atractivas, ya que el incremento de tráfico aéreo está relacionado con la reducción de tarifas.

2. Factores Estructurales

- Población: Es un factor importante que mide la demanda del transporte aéreo pero no es absoluto, dentro de este parámetro se puede segmentar la población por edad; los jóvenes y adultos tienen diferentes características al momento de poder comprar un pasaje aéreo, tiempo y dinero son los factores que influyen a este grupo. Las condiciones socioculturales como la duración de vacaciones juega un papel importante al momento de elegir viajar por transporte aéreo.
- Distancia: Sin duda el factor que más beneficia la industria aeronáutica, a medida que la distancia es mayor aumenta la demanda de transporte aéreo. Sin embargo, la distancia también puede contradictoriamente ser un impedimento para comunidades de personas que culturalmente y económicamente no muestren mayor interés en comunicación.
- Modos de transporte alternativo: Comparando Europa con Estados Unidos, se usa mayormente el tren de alta velocidad. Este sistema tiene una ventaja ante el transporte aéreo, ya que permite conectar más rápido facilita el acceso a zonas urbanas y negocios. El transporte aéreo necesita que el viajero use el aeropuerto,

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

permanezca demasiado tiempo entre conexiones, espera dentro de las salas de embarque y desembarque. Esto contribuye a que el tren tenga mayor ventaja ante el transporte aéreo en distancias menores de 500 km.

- Tipos de red: Los tipos de redes a partir de los sistemas de rutas diseñados por las aerolíneas influyen en la demanda de tráfico aéreo. De consolidar rutas radiales frente a enlaces directos se debe tomar en cuenta que tanto se ve afectada la demanda al tener que hacer 1 o más escalas. Ciertas rutas aéreas necesitan hacer una o más escalas para sacar la máxima rentabilidad posible ante destinos que económicamente serían económicamente no rentable.
3. Calidad de los servicios: Uno de los indicadores que definen la calidad de servicio se refieren a los niveles de frecuencias. Se relaciona directamente con el tiempo en que un viajero espera para viajar puede disminuir y así se mejora la calidad de servicio. Muchas aerolíneas usan como estrategia aumentar las frecuencias a una ruta determinada ante otras estrategias como reducción de tarifas.
 4. Modelos de previsión de demanda. Las aerolíneas pueden usar tres tipos de técnicas para la previsión de la demanda.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

- **Extrapolación:** Este método se basa en conocer el crecimiento del tráfico aéreo conociendo tendencias de años anteriores. En este caso se usa series temporales para ajustar la función en relación al tiempo como variable dependiente. La demanda de tráfico aéreo (D) es explicada por el paso del tiempo (t): $D = f^*(t)$, si se considera que la serie analizada va a progresar aritméticamente se usa la formula $D = a + b \cdot t$ donde D es demanda, a y b son variables independientes y t se refiere al tiempo. Estos modelos son fáciles de realizar pierden fiabilidad a medida que los tiempos a calcular son más extensos en especial cuando existen variables que afectan en tráfico aéreo.
- **Métodos Cualitativos:** Opiniones de expertos en tráfico aéreo son más económicas y rápidas de obtener, proporcionan información y datos que no se obtienen de usar técnicas matemáticas sofisticadas. Por otra parte muchas veces caen en la subjetividad y no se aprecia los márgenes de error. El método Delphi, una técnica utilizada muy frecuentemente por la IATA para corregir errores de las técnicas cualitativas, se basa en un proceso iterativo de consultas a expertos con el objetivo de llegar a un consenso en las previsiones. Investigaciones de mercado, una técnica que busca medir la reacción de consumidores ante determinados servicios aéreos mediante encuestas. Las grandes empresas aéreas realizan consultas a sus propios pasajeros con el fin de saber las

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

preferencias de ciertas rutas y sus preferencias. En este punto, es importante realizar otros estudios sobre infraestructuras turísticas en el destino, aquí deben intervenir otros entes u actores como agencias de viajes, empresas de turismo, cabildos etc. Muchas veces la demanda de una ruta se ve limitada debido a la poca oferta de ocio u hospedaje. El problema para este tipo de método es que es muy costosa y no es totalmente infalible(Rochel, 2000).

Comparación entre tasas aeroportuarias de Guayaquil y Quito

Para obtener una rentabilidad adicional unos de los principales rubros del AIJJO son las tasas o tarifas aeroportuarias que se cobran a los aviones de las aerolíneas que permanezcan en la terminal por un tiempo determinado.

Al efectuar las tarifas del AIJJO y El Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de la ciudad de Quito (Ver anexo 9), se observa que las tarifas aeronáuticas en Quito son más altas que las de Guayaquil, por ejemplo para vuelos nacionales existe una diferencia del 70% en cobros de aterrizaje, 53% en cobros iluminación, 51% cobros de estacionamiento. Los cobros a los pasajeros son mayores en la capital, para vuelos domésticos hay una diferencia del 42% y en vuelos internacionales existe un valor similar 44%.

Las tarifas aeroportuarias vigentes hasta esa fecha muestran que es más económico operar en la ciudad de Guayaquil que en Quito representando un factor económico importante para los factores determinantes de la demanda de transporte aéreo.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Metodología

Tipo y diseño de investigación

El presente trabajo de investigación es de tipo documental, descriptivo y explicativo. Documental, ya que analiza información redactada sobre el AIJJO en libros, estudios y ensayos; descriptivo, debido a que señala las cualidades y atributos de la terminal aérea; y explicativo ya que detalla los resultados de la gestión actual del aeródromo en mención.

Por su parte, en lo correspondiente al diseño de la investigación se debe mencionar que el presente trabajo es de tipo Estadístico – Cualitativo ya que recolecta fuentes secundarias para el diagnóstico de la gestión actual de la terminal a través de la medición numérica-porcentual y cualitativa ya que agrupa información de ejecutivos y actores claves de la dirección del AIJJO.

Cabe indicar que las estadísticas aquí presentadas son generadas por TAGSA que lo utiliza para llevar un control sobre los pasajeros, aerolíneas y su fluctuación.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Tiempo y lugar de recolección de datos e información

El levantamiento de información para las entrevistas del presente trabajo de investigación fue realizado del 1 al 4 de diciembre del año 2015 en el horario de 14:30 a 19:00.

Cabe indicar que los funcionarios entrevistados ocupan cargos importantes y tienen experiencia en sus áreas de trabajo y total conocimiento sobre sus funciones, debido a esto fueron considerados para las entrevistas, otros actores claves que fueron considerados en un inicio no pudieron participar debido al poco tiempo que disponían en sus funciones, la lista final es:

- Ángel Córdova: Gerente General de TAGSA.
- Fernando Jácome: Gerente de Operaciones Aéreas de TAGSA.
- Gabriel Pinto: Gerente Comercial de TAGSA.
- Nicolás Romero: Gerente de la AAG.
- Marck Rade: Asesor de gerencia de la AAG.

Métodos y técnicas

Dentro de los métodos y técnicas utilizadas para el presente trabajo se encuentran los métodos teóricos y los métodos empíricos tanto fundamentales como complementarios, los cuales se detallan a continuación:

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Métodos teóricos

En lo referente a métodos teóricos, la presente investigación utiliza los métodos deductivo, analítico y estadístico. La utilización del método estadístico, se manifiesta en la medición matemática de la gestión actual del AIJJO a través de estadísticas de llegadas y salidas de pasajeros tanto nacionales como internacionales. Por su parte, el método analítico se expone a través de la descomposición de la problemática en varias fracciones, para de esta forma, poder observar de manera más clara las causas, naturaleza y sus efectos.

Métodos empíricos fundamentales y complementarios

En lo que respecta a los métodos empíricos fundamentales utilizados para la recolección de información destacan la observación y medición. Por su parte, en lo correspondiente a los métodos empíricos complementarios aplicados en el presente trabajo destacan la entrevista a directivos y ejecutivos del AIJJO y AAG.

Procesamiento estadístico de la información

Para el procesamiento estadístico de la información correspondiente al análisis estadístico de la presente investigación se utilizaron técnicas de procesamiento de datos como la clasificación, registro, tabulación y codificación. En la misma línea se debe indicar que las técnicas de análisis de datos empleadas fueron la deducción, análisis y síntesis. Cabe indicar que el programa informático utilizado para el procesamiento de datos fue Microsoft Excel del paquete de utilitarios de Microsoft Office.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Análisis de resultados

Análisis Estadístico

Para la realización del presente análisis se efectuó un cálculo de la diferencia porcentual estadístico para determinar el crecimiento o decremento de pasajeros. Por ello, a continuación se presenta análisis estadístico sobre el número de pasajeros que tiempo como punto de partida y llegada el aeropuerto José Joaquín de Olmedo.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

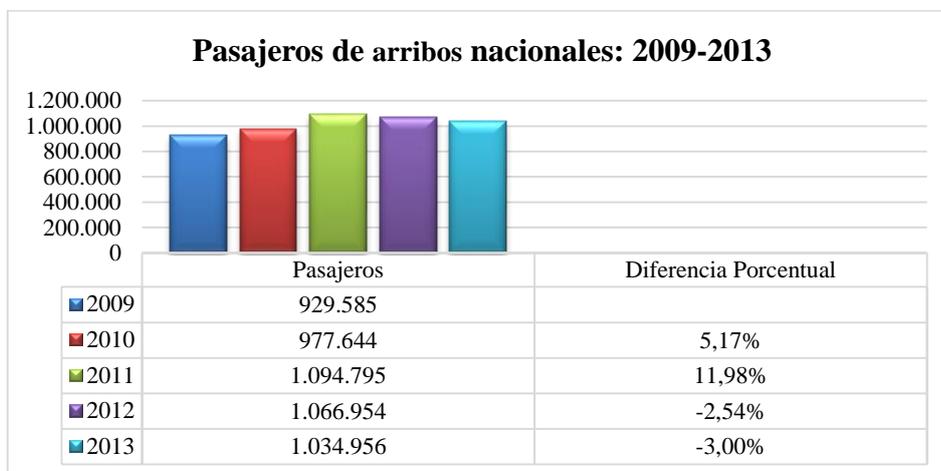


Figura 1. Cantidad de pasajeros de arribos nacionales entre el 2009 a 2013. Fuente. Elaboración propia

Análisis: La cantidad de pasajeros de arribos nacionales analizados entre los años 2009 – 2013 muestra que en los años 2011, 2012 y 2013 se superó el millón de pasajeros siendo el año 2011 el que mayor cantidad de viajeros viajaron con una diferencia del 11.98% con relación al 2010. El año 2012 sufrió un decremento del -2.54% con relación al año anterior y el 2013 bajó nuevamente con una diferencia del -3%.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

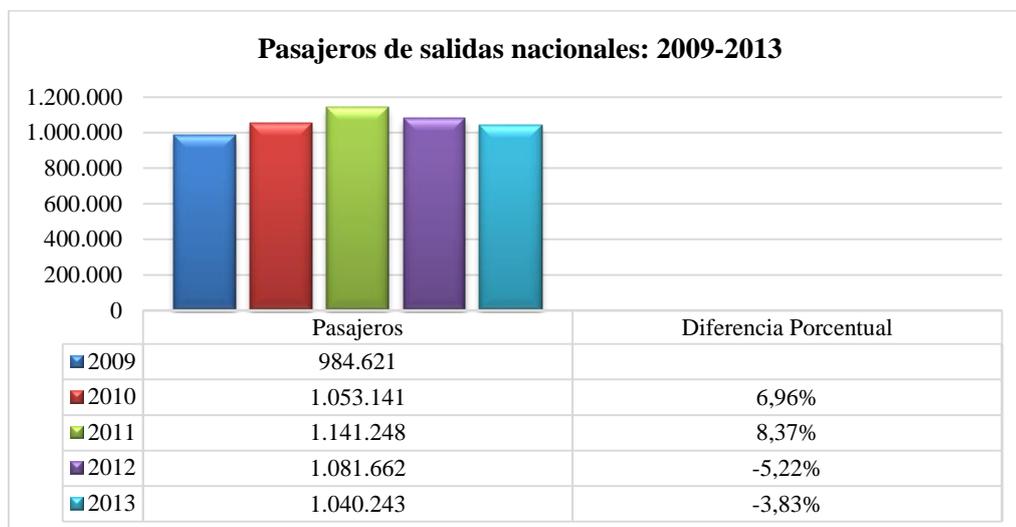


Figura 2. Cantidad de pasajeros de salidas nacionales entre el 2009 a 2013.

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: Se muestra la diferencia de pasajeros en salidas nacionales entre los años 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013. El año 2011 fue el que mayor salida de pasajeros con 1, 141,248 teniendo una diferencia del 8.37% con respecto al año 2010. El 2010 tuvo una diferencia del 6.96% con relación al 2009 mientras que en el año 2012 empezó a decrecer los números de pasajeros, bajó en ese año en un - 5.22% con relación al año 2011 y en el 2013 disminuyó en un -3.83% con respecto al año anterior.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

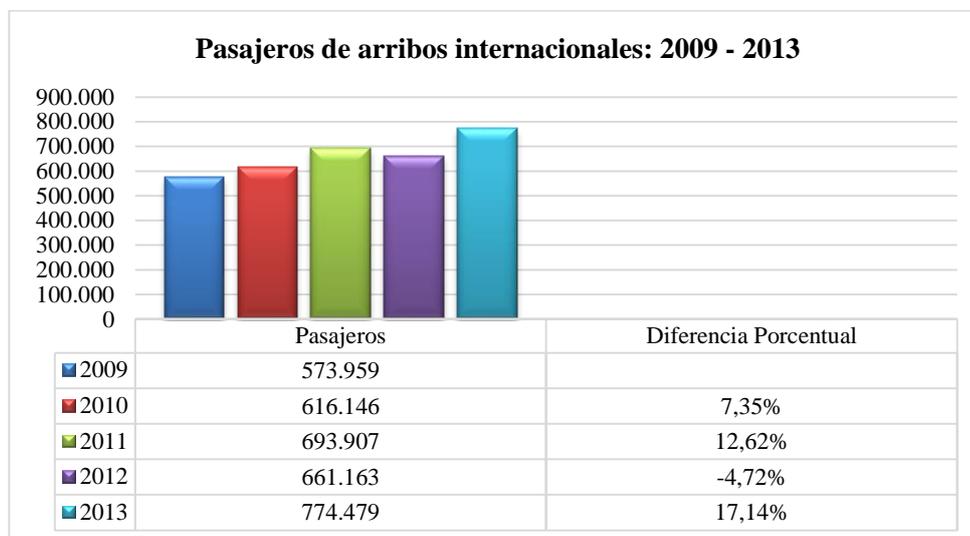


Figura 3. Cantidad de pasajeros de arribos internacionales entre el 2009 a 2013.

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: Los pasajeros en arribos internacionales fue mayor en el 2013 rompiendo la tendencia que se mantenía en el 2011 y años anteriores, dicho año llegaron un total de 774,479 pasajeros, lo que indica una diferencia porcentual del 17.14% con el año 2012 que tuvo 661,163 pasajeros, ese mismo año tuvo una diferencia del -4.72% con respecto al 2011. El año 2011 hubo una diferencia positiva con relación al año 2010 de 12.62%, finalmente el año 2010 tuvo 616,146 viajeros superando al año 2009 con el 7.35%.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

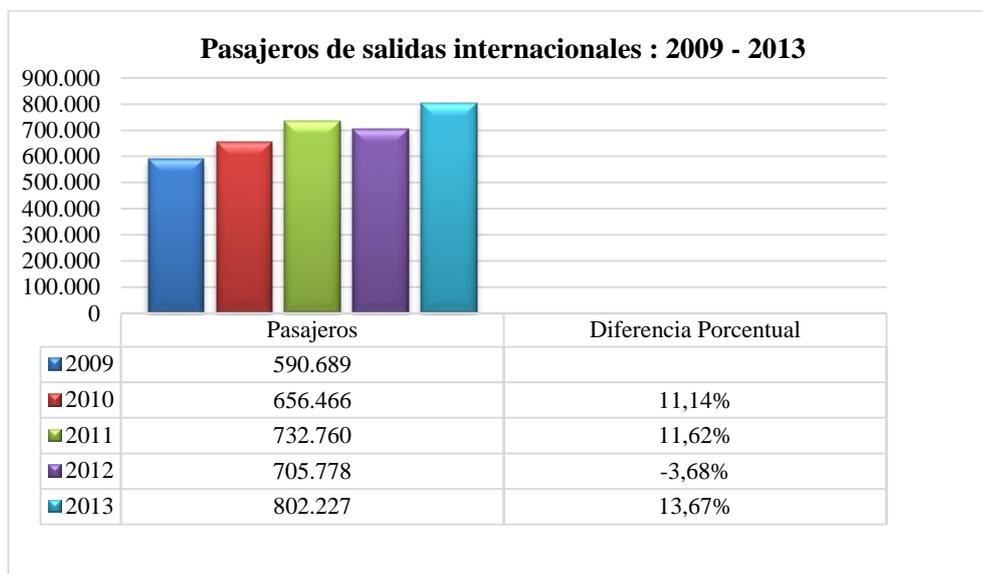


Figura 4. Cantidad de pasajeros de salidas internacionales años 2009 a 2013.

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: En el gráfico se puede observar que en el año 2013 fue favorable para las salidas internacionales con un total de 802,227 viajeros superando el año 2012 en un 13.67%. El año 2012 fue menor al año 2011 existiendo una diferencia de -3.68%. Por su parte el año 2011 fue superior al 2010 con diferencia 11.62%, el año 2010 fue superior al 2009 con una diferencia del 11.14%.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

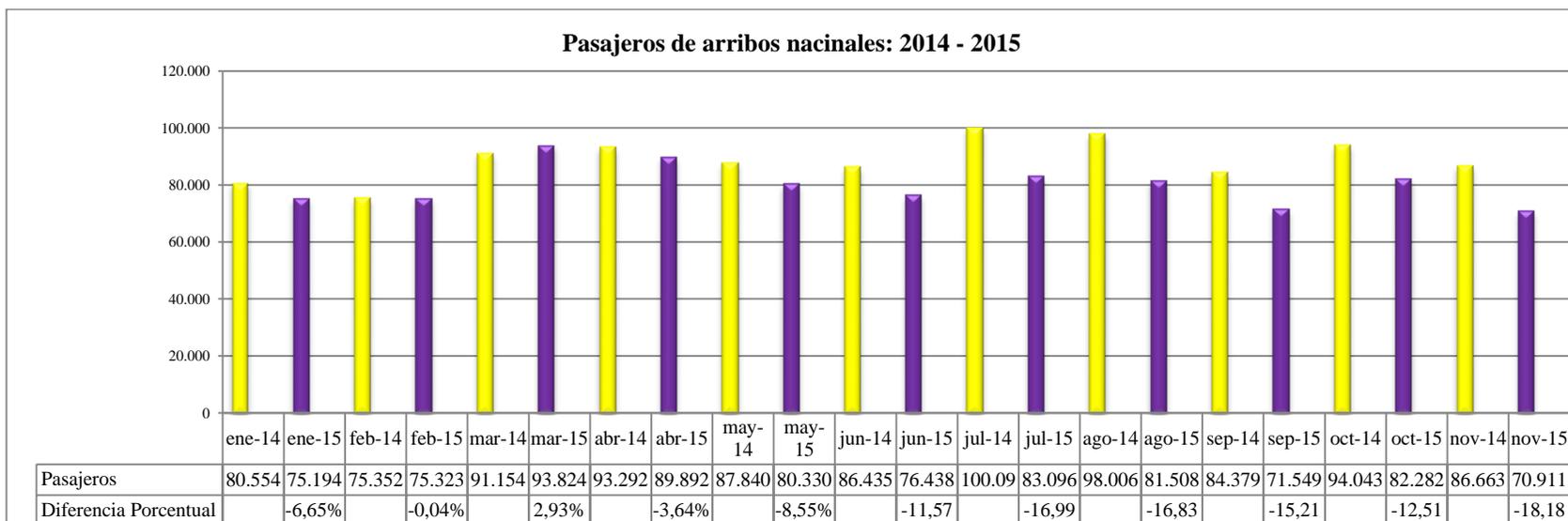


Figura 4. Cantidad de pasajeros de arribos nacionales entre el 2014-2015. Fuente: Elaboración propia.

Análisis: De acuerdo a los datos del gráfico que antecede, la cantidad de pasajeros que llegaron de arribos nacionales en el año 2014 fue mayor a la del 2015 y existiendo las siguientes diferencias porcentuales en enero -6.6%, febrero -0.04%, marzo 2.93%, abril -3.6%, mayo -8.5%, junio -11.57%, julio -16.9%, agosto -16.83%, septiembre -15.21%, octubre -12.51% y noviembre -18.18% comparados con los meses del 2015 exceptuando el mes de marzo que tuvo un número superior al año anterior.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

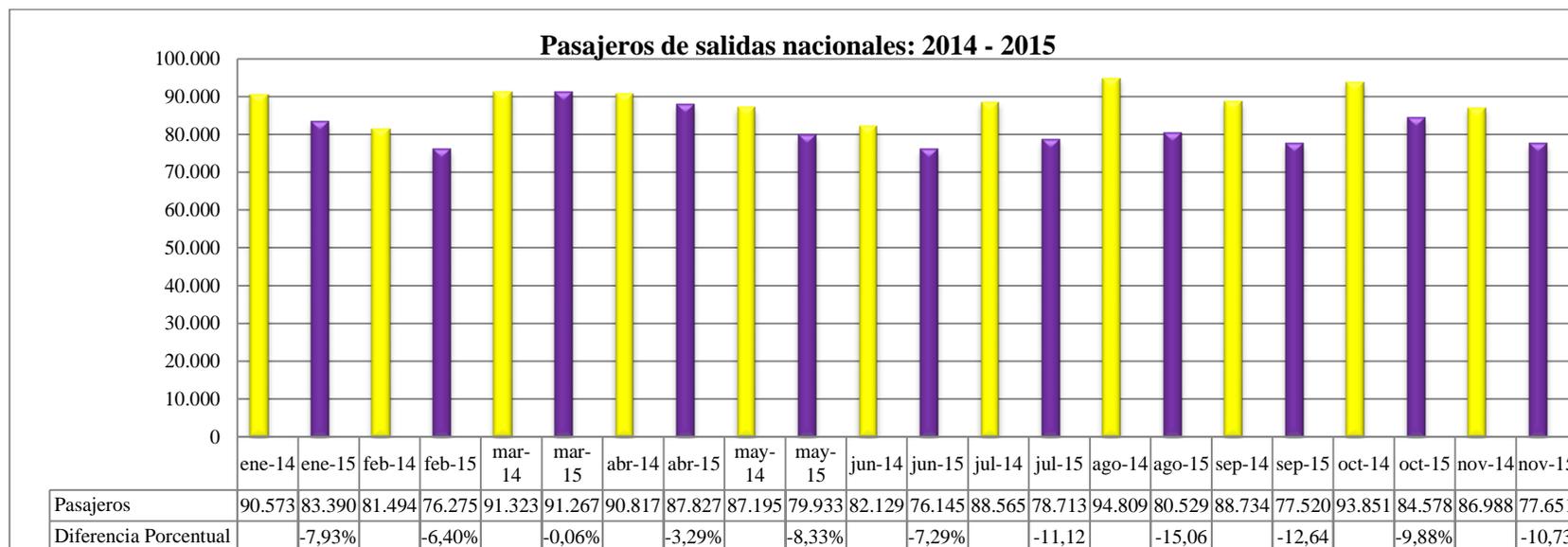


Figura 5. Cantidad de pasajeros salidas nacionales entre el 2014-2015. Fuente: Elaboración propia.

Análisis: Los datos sobre las salidas nacionales muestran un patrón similar al análisis anterior, existe una diferencia entre los meses del 2014 con respecto al 2015 existiendo una diferencia en los meses de enero -7.93%, febrero -6.4%, marzo -0.06%, abril -3.29%, mayo -8.33%, junio -7.29%, julio -11.12%, agosto -15.06%, septiembre -12.64%, octubre -9.88% y noviembre -10.73%. Claramente el año 2015 fue menor la cantidad de pasajeros que salieron hacia destinos nacionales ya que en el 2014 viajaron 1'057,370 pasajeros.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

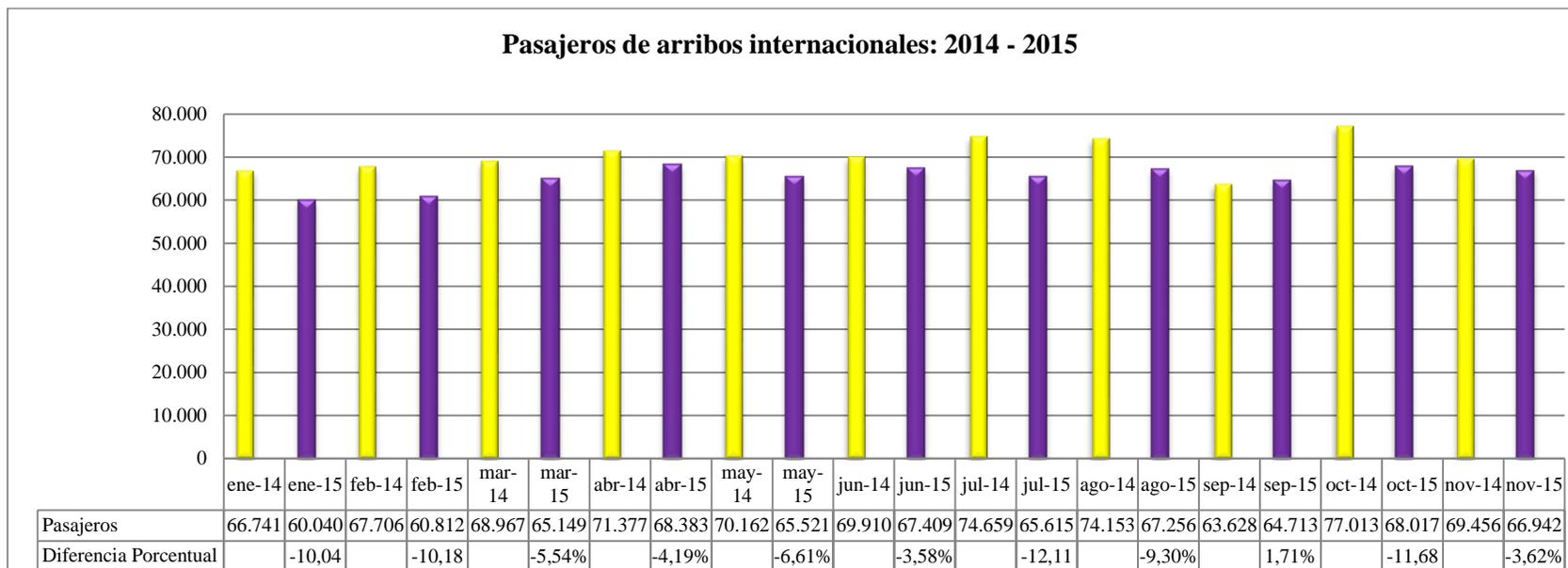


Figura 6. Cantidad de pasajeros arribos internacionales entre el 2014 – 2015. Elaboración propia.

Análisis: La tendencia a descender se repite como se puede observar en el gráfico pero con una diferencia favorable en el mes de septiembre del 2015 con el 1.71% de diferencia con el año anterior por consiguiente la diferencia porcentual de los meses restantes es la detallada a continuación: enero -10,04%, febrero -10.18%, marzo -5.54%, abril -4.19%, mayo -6.61%, junio -3.58%, julio -12.11%, agosto -9.3%, octubre -11.68%, noviembre -3.62%.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

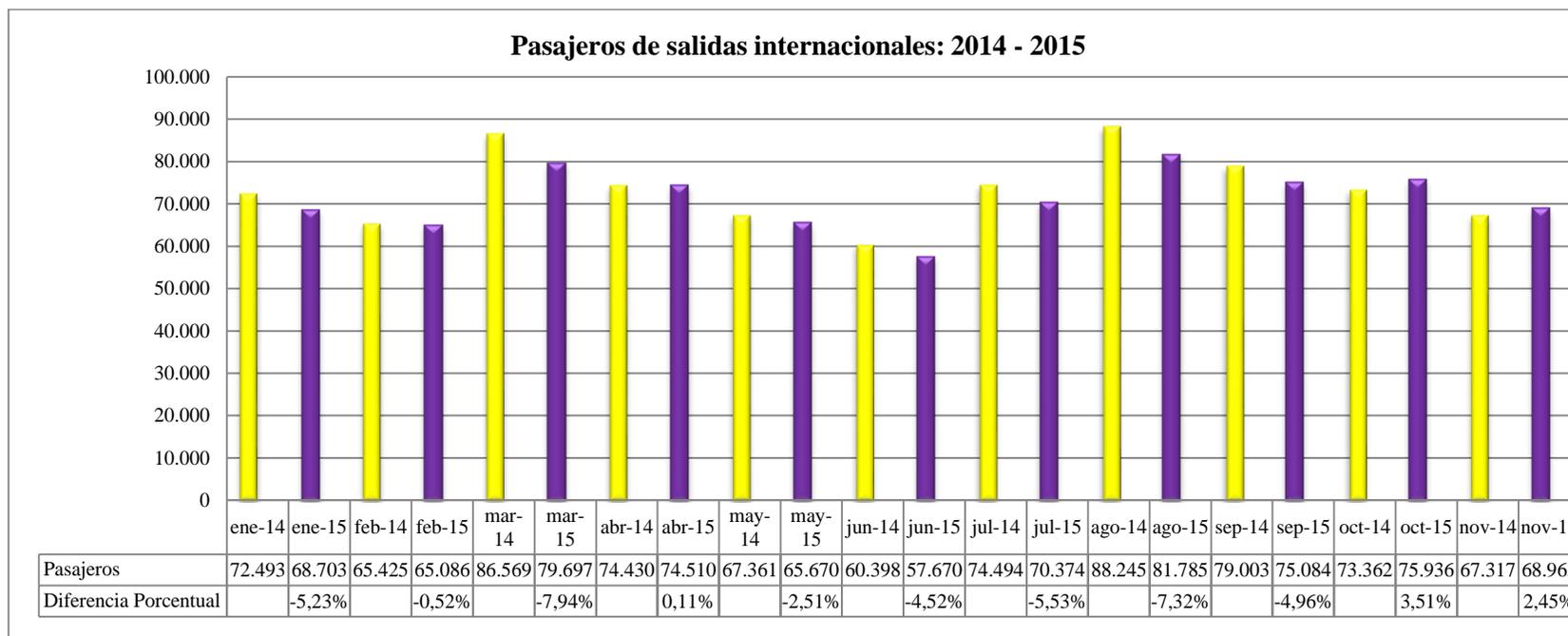


Figura 6. Cantidad de salida de pasajeros internacionales entre el 2014 – 2015. Fuente: Elaboración propia.

Análisis: Como se puede observar en el gráfico existe un desbalance para el año 2015. La diferencia entre el mes de enero es -5.23%, febrero con -0.52%, marzo con -7.94%, abril muestra un leve incremento del 0.11%, mayo con -2.51%, junio con -4.52%, julio con -5.53%, agosto con -7.32%, septiembre con -4.96%, octubre diferencia favorable con 3.51% y también noviembre con 2.45%.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Estudio cualitativo

A continuación se describen los aspectos tratados y las opiniones de cada uno de ellos (Ver anexo 8).

Asunto	Gral. Angel Córdova Gerente General TAGSA	Ing. Gabriel Pinto Gerente Comercial TAGSA	Ing. Fernando Jácome Gerente Operaciones aéreas TAGSA	Ing. Nicolás Romero Gerente General AAG	Ing. Marck Rade Supervisor aeroportuario AGG
Factores de una poca demanda de rutas y frecuencias de aerolíneas	La situación económica mundial y nacional. Poca promoción por parte de las autoridades.	Guayaquil no es destino turístico, es destino de negocios y conexiones.	Situación política, social y económica del país.	Situación económica del país. Recesión económica. Estado favorece el tráfico aéreo en Quito.	Desconocimiento de las bondades del aeropuerto.
Reacción de TAGSA ante la disminución de operaciones aéreas	Planificación presupuestaria más ajustada. Controles semanales, mensuales y trimestrales de ingresos, gastos o inversiones.	Existen las rutas suficientes que necesita el mercado. TAGSA busca desarrollar negocios con otras aerolíneas.	TAGSA trabaja constantemente para que dichos efectos no alteren su rentabilidad.	Creación de incentivos para nuevas aerolíneas y nuevas frecuencias.	Mejorar y mantener los servicios que ofrece actualmente para recuperar vuelos y pasajeros.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

<p>Plan para escenarios similares futuros</p>	<p>Un presupuesto real y conservador. Controles de ingresos y gastos diarios, semanales, mensuales y trimestrales.</p>	<p>Existe un plan de incentivos. Atraer nuevas aerolíneas para el periodo 2017/2018.</p>	<p>Un presupuesto con relación al año anterior.</p>	<p>Los incentivos son un plan para atraer aerolíneas y viajeros. Conversaciones con aerolíneas para que operen en la terminal como TAME.</p>	<p>Se espera una estabilidad en pasajeros. Esperar que los incentivos den el efecto deseado.</p>
<p>Demora en incentivos como la ordenanza modificatoria a tasas de cobro aeroportuario</p>	<p>Las aerolíneas no vuelan hacia destinos poco atractivos. Los incentivos no atraen turistas. Las autoridades atraen el turismo.</p>	<p>Se expidieron cuando existió la necesidad de mover el mercado. El aeropuerto no es un destino. Promover mejoras turísticas para Guayaquil.</p>	<p>El Municipio de la ciudad y la AAG son los encargados de los incentivos.</p>	<p>En el 2015 se sintieron los efectos de la economía en el aeropuerto. El Ministerio de Turismo efectuó planes de promoción turística en ese mismo año. TAGSA tomo tiempo para analizar los incentivos y aplicarlos.</p>	<p>Los incentivos se dieron cuando se observó la disminución de pasajeros y frecuencias. El estudio tomo tiempo para no perjudicar las ganancias de TAGSA.</p>
<p>Incentivos adicionales para que las aerolíneas operen en horas no picos</p>	<p>Las autoridades deben diseñar planes de turismo.</p>	<p>No hacer cobros desde las 00:00 hasta las 04:00, la tasa que paga el pasajero el único ingreso para TAGSA.</p>	<p>Ninguno.</p>	<p>Analizar los efectos de los actuales incentivos.</p>	<p>Establecer pagos preferenciales en los horarios que no hay operaciones aéreas.</p>

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Creación del aeropuerto de Daular para el 2024	Es una necesidad indiscutible. La capacidad de pasajeros que se tendrá a futuro. Debido a las limitantes condiciones operacionales del actual aeropuerto de la ciudad.	Sera necesario para el 2024 debido a la creciente cantidad a futuro.	Existen factores que alteran y limitan la operatividad, seguridad aeronáutica en la ciudad.	Necesario por las limitaciones del aeropuerto. Pista es antigua. Incumplimiento con normas OACI. No se puede expandir el aeropuerto.	Limitantes por el pequeño espacio aéreo de la terminal. El aeropuerto de Daular deberá ser necesario para poder cumplir las normativas de la OACI.
-------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabla # 2: Opiniones de funcionarios de TAGSA y AAG.

Fuente: Elaboración propia.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Conclusiones

Una vez revisado los datos estadísticos y cualitativos de la recopilación de información, se llega a las siguientes conclusiones para el presente trabajo de investigación:

- El aeropuerto internacional José Joaquín de Olmedo ha variado año tras año la cantidad de pasajeros, siendo el 2011, año en el que tuvo un mayor número de viajeros hacia y desde destinos nacionales con un total de 2'236.043 por su parte en el año 2014, fue 1 año en el que tuvo mayor número de pasajeros desde y hacia destinos internacionales sumó un total de 1'851.359.
- La ampliación inaugurada en agosto del 2014 respondió a una creciente cantidad de pasajeros de vuelos domésticos durante los años anteriores; no obstante en el 2015 la cantidad de pasajeros disminuyó por factores externos como la situación económica del país y principalmente por qué las aerolíneas empezaron a usar el aeropuerto de Quito como base de muchos vuelos.
- La baja de viajeros en el año 2015 puede deberse a la situación económica, política y social que atraviesa Ecuador, la recesión económica del país ha afectado la tendencia del viajero nacional, debido a la característica de la ciudad de Guayaquil al ser un destino de tránsito y de negocios.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

- Los incentivos establecidos por la M.I. Municipalidad de Guayaquil y la AAG para las nuevas frecuencias y aerolíneas que operen en la ciudad se deben a que ninguna autoridad preveía la baja de viajeros que usaban la terminal; por ello se observó necesario motivar el mercado nacional e internacional para que utilicen la terminal y con ello visiten la ciudad.
- De acuerdo al estudio cualitativo efectuado, de disminuir la cantidad de pasajeros en el 2016, TAGSA ha ajustado más su presupuesto para afrontar otro escenario similar, por su parte la AAG espera que los incentivos sean suficientes para poder atraer nuevamente aerolíneas y a su vez pasajeros.
- De acuerdo al estudio cuantitativo efectuado, TAGSA y la AAG no tienen previsto incentivos adicionales para promocionar aún más el aeropuerto, se debe esperar que los incentivos actuales surjan efecto atrayendo nuevas aerolíneas y nuevas frecuencias.
- El Aeropuerto de Daular proyectado para el 2024 debería ser una prioridad para la ciudad de Guayaquil siempre que se generen los factores necesarios como aumento de pasajeros, desarrollo de servicios básicos y turísticos en Daular, posibles nuevas aerolíneas que operarían en el aeropuerto, promoción turística de la ciudad y del país, mejoría en la situación económica actual del país y estudio de factibilidad financiera del nuevo aeropuerto.
- La administración del AIJJO por parte de TAGSA y AAG es muy eficiente y eficaz, hay mucha dedicación de ambas empresas para lograr

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

objetivos cada año; como resultados son el cumplimiento de metas y las premiaciones que cada año recibe el aeropuerto, no obstante factores externos como situación económica y política del país, preferencias para el aeropuerto de Quito, poco incentivo estatal para el sector aeronáutico, poca atracción turística de Guayaquil incidieron a la baja cantidad de pasajeros en el año 2015 que han influido poco en la rentabilidad general de ese mismo periodo.

Recomendaciones

- Se recomienda a TAGSA, AAG y M.I. Municipio de Guayaquil diseñar algún tipo de incentivo adicional para que las actuales y futuras aerolíneas funcionen en horarios donde no existen operaciones aéreas, incentivos como:
 - Reducción de tarifas y cobros a las aerolíneas internacionales que abran vuelos o rutas en horarios no pico como 02:00 a 04:00 y 13:00 a 16:00. (Horarios sujetos a cambiar por operatividad)
 - Tarifas preferenciales para vuelos que lleguen o salgan con un determinado número de asientos o pasajeros que ocupen una gran cantidad de asientos.
- Se recomienda que el Estado a través de incentivos tributarios promueva el turismo de Guayaquil y Ecuador a través de:
 - Exoneración de impuestos por un número determinado de años para aerolíneas nuevas que operen en el Ecuador.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

- Subsidios del 40% - 30% de combustible *jet fuel* que mantienen en el aeropuerto de Quito, Latacunga y Manta deberían aplicarse en Guayaquil.
- Las autoridades deben promover turísticamente la ciudad de Guayaquil y Ecuador en conjunto a través de varias técnicas, como ferias y congresos de turismo, proyectos turísticos innovadores, mayor crecimiento hotelero, mejores normativas y reglamentaciones que vigilen los servicios turísticos de esta manera más viajeros decidan viajar hacia el país, sumará a que el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo tenga mayores usuarios y genere una mayor rentabilidad.
- Se recomienda que exista un impulso a las tarifas que se cobran en el aeropuerto por temas de publicidad y a concesionarios con el fin de contrarrestar los efectos de la situación económica de Ecuador y pueda afectar los ingresos de este rubro al aeropuerto. En épocas de festividad o por temporadas establecer un descuento de cobro por espacios de alquiler a su vez que las concesionarias de la terminal disminuyan y realicen promociones ofertando sus servicios.
- Se recomienda explotar la publicidad pagada en espacios no utilizados tales como escaleras, baños, puentes y mangas con la finalidad de agregar nuevos flujos de ingresos para el AIJJO ayudando a mejorar la situación financiera actual.
- Se recomienda ser más cautelosos con el desarrollo del nuevo aeropuerto, actualizar los estudios de factibilidad económica, posponerlo para otra

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

fecha y explotar al máximo la capacidad de pasajeros que pueda operar el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo.

- Se recomienda a TAGSA que mantenga la estrategia de promocionar el aeropuerto a través de visitas a compañías aéreas para mostrarles los beneficios de la terminal aeroportuaria y sumar uno o varios funcionarios de la empresa turística de Guayaquil con el fin de promocionar el turismo, mostrando los lugares de interés de la ciudad.
- El AIJJO debe seguir el lineamiento que ha mantenido durante los años de funcionamiento, esto es mejorando sus procesos de seguridad, implementar nuevas tecnologías para agilizar procesos migratorios, aduaneros y de seguridad, mejorar sus índices de calidad e infraestructuras cada año para seguir liderando el lugar como mejor aeropuerto de Latinoamérica y el Caribe en su categoría. A medida que el turismo aumente en el país y en Guayaquil, se desarrolle un mercado aeronáutico más grande, aumente la demanda de rutas se verán mejores números tanto de pasajeros, aerolíneas, financieros para la terminal y para el país.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Referencias Bibliográficas

Aeromundo Magazine. (Abril de 11 de 2014). *Avanza Ampliación del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo*. Obtenido de <http://www.aeromundomag.com/ampliacion-del-aeropuerto-jose-joaquin-de-olmedo/>

Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo. (16 de Noviembre de 2015). Datos Estadísticos del Departamento de Operaciones. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. (16 de Noviembre de 2015). *Tasas Aeroportuarias Actualizadas*. Recuperado el 16 de Noviembre de 2015, de <http://aeropuertoquito.com/blog/tasas-aeroportuarias-actualizadas/>

Aerotendencias. (9 de Febrero de 2015). *Aero Tendencias*. Obtenido de <http://www.aerotendencias.com/aviacion-comercial/26808-la-iata-afirma-que-el-trafico-mundial-de-pasajeros-crecio-un-59-en-2014/>

Airports Council International. (06 de Noviembre de 2015). *Airports Council International*. Obtenido de <http://www.aci.aero/Airport-Service-Quality/ASQ-Services/ASQ-Survey/Methodology>

Alvarado, J. (09 de Septiembre de 2015). Guayaquil, en espera de nuevas aerolíneas. Guayaquil, Guayas, Ecuador. Obtenido de <http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota.aspx?idart=8336356&idcat=38269&tipo=2>

ANDINA. (19 de 03 de 2015). Jorge Chávez consolidará su posición como "hub" en Sudamérica con ampliación. Lima, Lima, Peru. Recuperado el 29 de Octubre de 2015, de <http://www.andina.com.pe/agencia/noticia-jorge-chavez-consolidara-su-posicion-como-%E2%80%9Chub%E2%80%9D-sudamerica-ampliacion-548062.aspx>

Asociación Internacional de Transporte Aéreo. (4 de Marzo de 2015). *Pressroom:IATA*. Obtenido de IATA: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/Spanish-PR-2015-03-04-01.pdf>

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil. (18 de Noviembre de 2015). *La fundacion*. Obtenido de <http://www.aag.org.ec/quienes-somos/>

Belmar Gil, M. (8 de Febrero de 2013). *Universitat politecnica de Valencia*. Recuperado el 04 de Noviembre de 2015, de <http://ingenieriaaeroportuaria.blogs.upv.es/2013/02/08/tema-2-concepto-de-aeropuerto/>

Comisión de Integración Energética Regional. (15 de Septiembre de 2015). *Ecuacier*. Obtenido de <http://www.ecuacier.org/ecuanew/las-aerolineas-con-nuevas-rutas-tienen-40-de-subsidio-del-jet-fuel/>

Dirección General de Aviación Civil. (18 de Diciembre de 2013). *Dirección General de Aviación Civil*. Obtenido de <http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/C%C3%B3digo-Aeronautico.pdf>

Dirección General de Aviación Civil. (4 de Abril de 2014). *Dirección General de Aviación Civil*. Recuperado el 07 de Noviembre de 2015, de http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/05/39REGLAMENTO_PARA_FUNCIONAMIENTO_DE_AEROPUERTOS_EN_ECUADOR.pdf

Dirección General de Aviación Civil. (7 de Noviembre de 2015). *Dirección General de Aviación Civil*. Obtenido de <http://www.aviacioncivil.gob.ec/?p=1356>

Dirección General de Protección Civil y Emergencias. (2011). *Dirección General de Protección Civil y Emergencias*. Obtenido de *Glosario aeronáutico y aeroportuario* : <http://www.proteccioncivil.org/catalogo/carpeta02/carpeta24/vademecum12/vdm02515ar/anexos%201%20a%2018.pdf>

Economías y Negocios. (28 de Mayo de 2012). *Aeropuerto Jorge Chávez de Lima se posiciona como centro de conexión para Sudamérica*. Lima, Lima, Peru.

El Telégrafo. (28 de Agosto de 2011). *El Telégrafo*. Recuperado el 03 de Noviembre de 2015, de

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

<http://www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/item/solo-4-de-32-aeropuertos-tienen-calificacion-a-en-ecuador.html>

El Universal. (1 de Julio de 2015). Obtenido de El Universal:
<http://www.eluniversal.com/internacional/150701/comision-de-aeropuertos-recomienda-construir-una-tercera-pista-en-heat>

Gil, M. B. (08 de Febrero de 2013). *universitat politecnica de valencia*. Recuperado el 27 de Octubre de 2015, de ingenieria aeroportuaria:
<http://ingenieriaaeroportuaria.blogs.upv.es/2013/02/08/tema-2-concepto-de-aeropuerto/>

Internet Flight Information Service. (15 de Octubre de 2015). *Internet Flight Information Service*. Obtenido de
<http://www.ais.aviacioncivil.gob.ec/ifis3/aip/AD%202%20SEGU>

Iriarte, L. (28 de Mayo de 2012). Obtenido de economia y negocios:
<http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=96824>

Organización de Aviación Civil Internacional. (Julio de 2009). *Organización de Aviación Civil Internacional*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2015, de
http://www.icao.int/SAM/Documents/H-SAFETY-EFF/an14_v2_cons_es.pdf

Registro Oficial Organo del Gobierno del Ecuador. (Septiembre de 18 de 2015). *Registro Oficial No.590*. Obtenido de
<https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/registro-oficial/item/3193-registro-oficial-no-590.html>

Rochel, J. J. (14 de Julio de 2000). *Informacion Comercial Española*. Recuperado el 18 de Enero de 2015, de
http://www.revistasice.com/CachePDF/BICE_2652_41-48__47EABF472D98E5D55DD92C8EEE9EA431.pdf

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (s.f.). *Acerca de TAGSA*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2015, de
<http://www.tagsa.aero/tagsaes.html>

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

World Airport Awards. (06 de Noviembre de 2015). *Skytrax World Airport Awards*. Obtenido de
http://www.worldairportawards.com/Awards/awards_methodology.html

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Apéndices.

Apéndice 1.- Informe de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo - 2014

El tráfico de pasajeros se incrementa en cada año, según los reportes de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) indica que el 2014 hubo un incremento del 5.9% mayor al año 2013, un incremento superior a la media que se maneja hace 10 años que es del 5.6%.

Las estadísticas de IATA indican que el coeficiente de ocupación de los aviones se situó en el 79,7% y que en todas las regiones del mundo creció el tráfico de pasajeros.

Los mayores incrementos se registraron en las compañías aéreas de Asia-Pacífico y Oriente Medio. Asimismo, se destaca que en el aumento del tráfico mundial ha tenido un importante papel el crecimiento de los vuelos domésticos, que en China crecieron un 11% respecto de 2013.

Según IATA, en 2014 se subieron a un avión 3.300 millones de personas, 170 millones más que en 2013.

En la región de Asia-Pacífico el tráfico de pasajeros creció un 5,8%. La capacidad creció un 7% y el factor de ocupación subió un 1,1% hasta situarse en el 76,9%. En Europa el incremento fue del 5,7%, mientras que el factor de ocupación se situó en el 81,6%.

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Algo menor fue en Norte América el aumento, un 3,1%, aunque la ocupación de los aviones se mantuvo alta, en concreto fue del 81,7%.

En la región de Oriente Medio el aumento fue del 13% con respecto a 2013. La oferta de plazas creció un 11,9% mientras que el factor de ocupación alcanzó el 78,1%. En Latino América el aumento fue del 5,8% y la ocupación de los aviones se situó en el 80%.

Por últimos, en África es donde el aumento fue más bajo, solo el 0,9%. El factor de ocupación descendió un 1,5% y se situó en el 67,5%. IATA considera que la evolución del tráfico en el continente africano no ha estado condicionada por la epidemia de Ébola, pues indica que se circunscribe a Guinea, Liberia y Sierra Leona, mercados que representan una porción muy pequeña del tráfico. IATA atribuye más bien los flojos resultados a la evolución económica de Nigeria, país productor de petróleo cuyo precio ha experimentado un fuerte descenso y a los primeros meses del año en la República de Sudáfrica, donde las cifras fueron malas (Aerotendencias, 2015).

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Apéndice 2.- Aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros 2014

Los 10 aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros 2014					
Top 2013	Top 2014	Ciudad	Código IATA	Total de pasajeros	2013/2014 Comparación
1	1	Atlanta, USA	ATL	96.178.899	1,9%
2	2	Beijín, China	PEK	86.120.270	2,9%
3	3	Londres, Reino Unido	LHR	73.408.489	1,4%
4	4	Tokio, Japón	HND	72.826.565	5,7%
5	6	Los Ángeles, USA	LAX	70.663.265	6,0%
6	7	Dubái, Emiratos Árabes Unidos	DXB	70.475.636	6,1%
7	5	Chicago, USA	ORD	69.999.010	4,5%
8	8	Paris, Francia	CDG	63.813.756	2,8%
9	9	Dallas Fort Worth, USA	DFW	63.554.402	5,1%
10	10	Hong Kong, China	HKG	63.121.786	5,9%

- **Tabla 3. Top 10 de aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros 2014 (ACI, 2015). Fuente: Elaboración propia.**

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

**Apéndice 3.- Estadística mensual de movimiento de aeronaves del AIJJO
comparada año 2015 – 2014**

MOVIMIENTOS DE AERONAVES - 2015				
2015	PAX Y COMBI	A/C CARGA	AV. GRAL Y OTROS	TOTAL
ENE	3.414	124	3.530	7.068
FEB	3.098	138	3.050	6.286
MAR	3.585	136	3.891	7.612
ABR	3.299	136	3.808	7.243
MAY	3.272	145	3.535	6.952
JUN	3.197	132	3.616	6.945
JUL	3.324	134	3.790	7.248
AGO	3.250	132	3.866	7.248
SEP	3.077	138	4.300	7.515
OCT	3.167	138	4.087	7.392
NOV				0
DIC				0
TOTAL	32.683	1.353	37.473	71.509

Fuente: Departamento Operaciones Aéreas de Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A – 2015

MOVIMIENTOS DE AERONAVES - 2014				
2014	PAX Y COMBI	A/C CARGA	AV. GRAL Y OTROS	TOTAL
ENE	3.703	136	3.313	7.152
FEB	3.320	145	2.887	6.352
MAR	3.684	138	3.028	6.850
ABR	3.472	142	2.880	6.494
MAY	3.529	146	2.623	6.298
JUN	3.389	138	2.749	6.276
JUL	3.624	148	3.362	7.134
AGO	3.617	140	3.339	7.096
SEP	3.305	130	3.128	6.563
OCT	3.520	139	3.634	7.293
NOV	3.388	137	3.470	6.995
DIC	3.406	139	3.630	7.175
TOTAL	41.957	1.678	38.043	81.678

Fuente: Departamento Operaciones Aéreas de Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A – 2015

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Apéndice 4.- Cantidad de pasajeros que usaron el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo.

Mes	Nacional			Internacional				TOTAL
	Arribo	Salida	Total	Arribo	Salida	Tránsitos	Total	
Dic 15								
Nov 15	70.911	77.651	148.562	66.942	68.965	5.913	141.820	290.382
Oct 15	82.282	84.578	166.860	68.017	75.936	7.377	151.330	318.190
Sept 15	71.549	77.520	149.069	64.713	75.084	7.713	147.510	296.579
Ago 15	81.508	80.529	162.037	67.256	81.795	9.198	158.239	320.276
Jul 15	83.096	78.713	161.809	65.615	70.374	10.164	146.153	307.962
Jun 15	76.438	76.145	152.583	67.409	57.670	9.210	134.289	286.872
May 15	80.330	79.933	160.263	65.521	65.670	9.236	140.427	300.690
Abr 15	89.892	87.827	177.719	68.383	74.510	8.756	151.649	329.368
Mar 15	93.824	91.267	185.091	65.149	79.697	8.568	153.414	338.505
Feb 15	75.323	76.275	151.598	60.812	65.086	8.124	134.022	285.620
Ene 15	75.194	83.390	158.584	60.040	68.703	8.802	137.545	296.129

Figura 7. Número de pasajeros Enero – Noviembre 2015, Departamento Operaciones Aéreas de Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A - 2015

Año	Nacional			Internacional				TOTAL
	Arribo	Salida	Total	Arribo	Salida	Tránsitos	Total	
2014	1.085.978	1.057.370	2.123.346	848.170	888.108	138.081	1.851.359	3.974.705
2013	1.034.956	1.040.243	2.075.199	774.479	802.227	229.071	1.805.777	3.880.976
2012	1.088.954	1.081.682	2.148.616	681.183	705.778	288.134	1.653.075	3.801.691
2011	1.094.795	1.141.248	2.236.043	693.907	732.780	294.629	1.721.296	3.957.339
2010	977.844	1.053.141	2.030.785	618.146	658.488	291.752	1.564.364	3.595.149
2009	929.585	984.821	1.914.206	573.959	590.699	303.480	1.468.108	3.382.314
2008	872.289	891.911	1.764.180	550.359	597.790	324.439	1.472.588	3.236.768
2007	780.970	801.289	1.582.239	520.174	552.739	341.272	1.414.185	2.996.424
2006	698.133	717.890	1.416.023	497.519	512.700	352.288	1.362.487	2.778.510

Figura 8. Número de pasajeros totales 2014-2006, Departamento Operaciones Aéreas de Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A – 2015

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Apéndice 5.- Aerolíneas que operan en el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil y sus respectivas rutas –frecuencias hasta octubre 2015

Aerolínea	Destinos Internacionales	Destinos Nacionales	Frecuencia semanal internacional	Frecuencia semanal nacional
KLM	Ámsterdam	NA	7	-
Iberia	Madrid	NA	4	-
American Airlines	Miami	NA	14	-
Copa	Panamá	NA	35	-
Avior	Barcelona	NA	3	-
Avianca	Bogotá Cali San Salvador Lima	Quito San Cristóbal Baltra.	21 5 7 7	50 10 9
Tame	Fort Lauderdale	Quito Loja, Latacunga Cuenca Esmeraldas San Cristóbal Baltra	3	55 11 5 19 7 3 10
LAN	Madrid Santiago de Chile Lima New York	Quito San Cristóbal Baltra.	3 8 6 7	62 4 9

Fuente: Departamento Operaciones Aéreas de Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A – 2015

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Apéndice6.- Manual de administración aeroportuaria del Ecuador DGAC

Revisar el siguiente link para visualizar el mencionado documento:

[http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/05/39REGLAMENTO PARA FUNCIONAMIENTO DE AEROPUERTOS EN ECUADOR.pdf](http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/05/39REGLAMENTO_PARA_FUNCIONAMIENTO_DE_AEROPUERTOS_EN_ECUADOR.pdf)

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Apéndice7.- Lista de vuelos comerciales máxima en un solo día.

VUELOS DE LLEGADAS			VUELOS DE SALIDAS		
CÓDIGO	ORIGEN	HORARIO	CÓDIGO	DESTINO	HORARIO
AV593	SAN SALVADOR	0:15	AA902	MIAMI	0:05
AV8381	BOGOTÁ	0:50	AV8380	BOGOTÁ	4:54
AA933	MIAMI	2:11	AV592	SAN SALVADOR	5:05
EQ325	QUITO	2:20	XL1631	LIMA	5:30
EQ565	FORT LAUDERDALE	3:30			
XL 539	NEW YORK	3:40	EQ141	LOJA	5:40
EQ191	QUITO	7:25	EQ300	QUITO	5:50
EQ140	LOJA	7:30	CM300	PANAMÁ	6:02
XL1503	QUITO	7:40	AV1663	QUITO	6:55
EQ195	QUITO	8:20	EQ302	QUITO	7:00
AV1680	QUITO	8:55	XL1506	QUITO	7:35
XL1561	QUITO	9:00	EQ171	CUENCA	8:00
AV 1638	QUITO	9:10	AA948	MIAMI	8:00
EQ170	CUENCA	9:50	EQ191	BALTRA	8:10
AV1636	QUITO	9:50	AV1682	SAN CRISTÓBAL	8:10
EQ193	QUITO	9:50	CM686	PANAMÁ	8:25
AV8385	BOGOTÁ	10:00	XL1447	SANTIAGO DE CHILE	9:00
XL1553	QUITO	10:25	EQ195	SAN CRISTÓBAL	9:35
XL1630	LIMA	11:10	AV1680	BALTRA	9:35
AV1634	QUITO	11:15	XL1561	SAN CRISTÓBAL	9:40
CM 273	PANAMÁ	12:08	AV1638	BALTRA	9:55
EQ185	ESMERALDAS	12:50	EQ186	ESMERALDAS	10:20
EQ190	BALTRA	12:50	AV1636	SAN CRISTÓBAL	10:40
AV7391	LIMA	13:05	EQ193	BALTRA	10:40
EQ0194	SAN CRISTÓBAL	13:35	AV8384	BOGOTÁ	10:50
AV1681	BALTRA	14:00	XL1553	BALTRA	11:05
XL1560	SAN CRISTÓBAL	14:05	AV1634	BALTRA	11:55
AV1639	BALTRA	14:20	AV1683	QUITO	13:30
EQ192	BALTRA	15:20	EQ151	CUENCA	13:30
EQ150	CUENCA	15:20	EQ190	QUITO	13:40
AV1637	SAN CRISTÓBAL	15:20	XL539	NEW YORK	13:45
XL1552	BALTRA	15:40	EQ194	QUITO	14:10
XL1513	QUITO	16:00	AV1681	QUITO	14:40
EQ315	QUITO	16:05	XL1560	QUITO	14:45
AV1635	BALTRA	16:20	XL1555	BALTRA	14:45
AV8383	BOGOTÁ	16:34	CM272	PANAMÁ	14:54
CM309	PANAMÁ	17:26	AV1639	QUITO	15:00

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

XL1515	QUITO	17:30	EQ192	QUITO	16:00
XL1517	QUITO	18:25	AV1637	QUITO	16:05
KL751	ÁMSTERDAM	18:35	XL 1552	QUITO	16:20
AV1676	QUITO	18:55	EQ316	QUITO	16:55
			EQ566	FORT LAUDERDALE	17:00
EQ319	QUITO	19:40	AV1635	QUITO	17:05
XL1446	SANTIAGO DE CHILE	20:30	XL1514	QUITO	17:20
IB6463	MADRID	20:25	AV8382	BOGOTÁ	18:10
CM687	PANAMÁ	20:40	XL1516	QUITO	18:15
XL1521	QUITO	20:50	AV7390	LIMA	18:27
AA927	MIAMI	22:25	CM310	PANAMÁ	18:28
			AV8386	CALI	19:10
XL1733	MADRID	23:10	AV1677	QUITO	19:35
AV8387	CALI	23:15	KL751	ÁMSTERDAM	20:20
			IB6464	MADRID	21:45
CM301	PANAMÁ	23:26	EQ320	QUITO	20:30

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

Apéndice8.-Ficha para entrevistas a funcionarios del Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil.

FICHA PARA ENTREVISTA	
Número de Ficha:	
Nombre del Entrevistado:	
Nombre del Entrevistador:	
Localidad:	
Fecha de la entrevista:	
Hora de la entrevista:	
Objetivo de la entrevista:	
FORMULARIO DE PREGUNTAS	
1. ¿Cuál es su cargo?	
2. ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo ese cargo?	
3. ¿Cuáles son las funciones que desempeña?	
4. ¿Cuál cree usted que son los principales factores para que no exista una mayor demanda de rutas y frecuencias por parte de las aerolíneas al Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil?	
5. ¿Cómo ha reaccionado TAGSA para que la disminución de rutas y frecuencias aéreas a la ciudad de Guayaquil no afecten la rentabilidad del AIJJO?	
6. ¿Considera que se verán afectadas las ganancias netas del ejercicio 2015 debido a la poca frecuencia de vuelo hacia la terminal aeroportuaria?	
7. ¿Han creado algún plan en caso de que se repita en el año 2016 un escenario similar para la terminal aérea?	
8. La ordenanza municipal modificatoria que fija incentivos para las nuevas frecuencias y aerolíneas internacionales se ha demorado mucho en expedir, el AIJJO no pudo sugerir incentivos a las autoridades de la AAG y Municipio Respectivamente cuando se abrió la nueva ampliación, ¿a qué se debe esto?	
9. ¿Qué tipo de incentivo adicional propondría usted para que las aerolíneas internacionales funcionen en horarios donde no existe llegada o salida de vuelos.	

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

10. En este contexto, ¿considera usted necesaria la creación del nuevo aeropuerto de Guayaquil en el sector de Daular proyectado para el 2024 teniendo en cuenta la poca operación de aerolíneas en la ciudad?

Apéndice 9.- Tarifas aeroportuarias del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo y Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

Tasas NAIMS-Q 20 febrero 2015 - 19 febrero 2016		Doméstico	Internacional
Tasas y Cargos Pasajeros			
TUT		11,01	49,52
ATC		1,72	1,72
CFR		1,97	1,97
Seguridad		3,00	3,00
Tasas Aerolíneas			
Aterrizaje	0 - 49,9 Ton	3,35	15,43
	50 - 99,9 Ton	3,49	16,10
	100 - 149,9 Ton	3,63	16,77
	≥ 150 Ton	3,77	17,44
Iluminación	0 - 49,9 Ton	0,91	4,17
	50 - 99,9 Ton	0,94	4,35
	100 - 149,9 Ton	0,98	4,53
	≥ 150 Ton	1,02	4,71
Estacionamiento	0 - 49,9 Ton	0,43	1,96
	50 - 99,9 Ton	0,44	2,04
	100 - 149,9 Ton	0,46	2,13
	≥ 150 Ton	0,48	2,21
Puentes de Embarque	De 0 a 45 min	41,68	125,03
	De 46 a 180 min (t = tiempo en min)	$41,68 + 0,46 \times (t - 45)$	$125,03 + 1,39 \times (t - 45)$
	Más de 180 min	104,19	312,58

Figura 9. Tasas para Aerolíneas, Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre– 2015

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE GUAYAQUIL JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO					
TARIFAS AEROPORTUARIAS VIGENTES DESDE EL 19 DE SEPTIEMBRE 2015					
Peso Máximo de Despegue (En Toneladas Métricas)	ATERRIZAJE	ILUMINACION	ESTACIONAMIENTO	SALIDA	SEGURIDAD
TARIFA INTERNACIONAL					
COMERCIAL Y CHARTERS					
Hasta 50	15,62	4,21	2,15		
Mas de 50 hasta 100	16,30	4,40	2,25		
Mas de 100 hasta 150	16,97	4,58	2,34		
Mas de 150	17,66	4,76	2,43		
PRIVADOS					
Hasta 50	10,66	3,00	1,50		
Mas de 50 hasta 100	11,12	3,14	1,57		
Mas de 100 hasta 150	11,58	3,28	1,63		
Mas de 150	12,05	3,29	1,71		
Pasajeros				26,32	4,97
Conexión al puente de embarque/desembarque				61,23	
Uso de puente de embarque/desembarque, por cada 15 minutos o fracción				10,29	
DE CARGA					
Hasta 50	7,11	2,12	1,07		
Mas de 50 hasta 100	7,40	2,22	1,13		
Mas de 100 hasta 150	7,73	2,33	1,16		
Mas de 150	8,03	2,40	1,21		
TARIFA NACIONAL					
COMERCIAL, CHARTER, PRIVADOS Y CARGA					
Mas de 25 hasta 50	1,02	0,43	0,21		
Mas de 50 hasta 100	1,09	0,46	0,22		
Mas de 100 hasta 150	1,15	0,47	0,23		
Mas de 150	1,21	0,49	0,23		
Pasajeros				5,26	4,97
Conexión al puente de embarque/desembarque				30,72	
Uso de puente de embarque/desembarque, por cada 15 minutos o fracción				9,22	
TARIFA AERONAUTICA ANUAL NACIONAL					
De 0 a 6	131,61				
De mas 6 hasta 12	658,00				
De mas 12 hasta 18	987,01				
De mas 18 hasta 25	1.473,93				
TARIFA POR SERVICIO CONTRA INCENDIOS NACIONAL O INTERNACIONAL					
Por cada ocasión que se preste el servicio				92,40	
NOTAS:	La tarifa por estacionamiento internacional será cobrada por lapsos de 3 horas y fracción				
	La tarifa por estacionamiento nacional será cobrada por lapsos de 4 horas y fracción				
	La tarifa anual incluye aterrizaje, iluminación y estacionamiento se aplica a aquellas aeronaves ecuatorianas civiles en vuelos comerciales, privados, charter u otros, cuyo peso máximo de despegue sea de hasta 25 TN.				
	Todas la tarifas aeroportuarias estan exentas del IVA y No estan sujeta retención				

**Figura 10. Tarifas Aeroportuarias, Departamento Operaciones Aéreas de Terminal
Aeroportuaria de Guayaquil S.A – 2015**

ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO JOSÉ JOAQUÍN
DE OLMEDO Y LOS FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA VARIACIÓN
DEL NÚMERO DE PASAJEROS