



Influencia de los principales aeropuertos en la internacionalización de Colombia en comercio y turismo

Jhonier Mayo Florez

María Camila Noreña Ríos

Laura Mondragón Cano

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

Año

2019

Influencia de los principales aeropuertos en la internacionalización de Colombia en comercio y turismo

Jhonier Mayo Florez

María Camila Noreña Ríos

Laura Mondragón Cano

Trabajo de Grado presentado para optar al título de:
Negociante Internacional

Tutor (a):

Carlos Hernán González Parias – Doctorado en Ciencias sociales

Línea de Investigación:

Logística y cadena de abastecimiento

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

Año

2019

Agradecimientos y dedicatoria

En este trabajo de grado conjuntamente desarrollado. Agradecemos aquellas personas que estuvieron presente durante todo el desarrollo, principalmente a nuestras madres y demás familiares que estimamos mucho, además, han destinado su tiempo y cariño para apoyarnos en nuestras tareas diarias y formación como personas profesionales. Segundo, a nuestros compañeros de estudio quienes con su apoyo incondicional permitieron sentirnos motivados por su amistad, e hicieron cada trabajo y clase meramente cómoda y alegre.

Por último, a nuestros profesores de la carrera que nos brindaron una decente formación, pero en especial al profesor Carlos Hernán González Parias quien nos guio en esta ardua tarea de grado y posibilito nuestra idea a un desarrollo, que nos permitirá aportar nuestro grano de arena al conocimiento.

Resumen

Principalmente, este trabajo se da con el fin de determinar la influencia de los principales aeropuertos en la internacionalización de Colombia (El Dorado, José María Córdova, Rafael Nuñez), en materia de comercio y turismo. Se identifican inversiones y otras oportunidades por parte del gobierno colombiano que le permiten a estas terminales aeroportuarias ser más competitivas en la región suramericana. De igual forma algunas debilidades, que no han posibilitado tener un aprovechamiento de las terminales y región suramericana, esto por medio de la metodología semáforo

Así mismo se da a conocer uno de los principales hallazgos, el cual es la gran competitividad del país colombiano en la región, sin tener en cuenta la falta de implementación de nuevas infraestructuras, resaltando El Dorado como líder aeroportuario en Colombia y Suramérica, Esto debido a la gran oportunidad del puente aéreo en las líneas norte-sur, es decir la posición estratégica que tiene el país que le permite abarcar mayor capacidad de mercado en temas turísticos y comerciales.

Importante, se resaltan los próximos proyectos de estas terminales que determinara el destino del turismo y el comercio del país. Finalmente, se concluye que el país colombiano cuenta con buenas oportunidades, sin embargo, debe ampliar sus proyectos para tener mayor competitividad frente a Brasil, Chile, Panamá que están invirtiendo en sus proyectos aeroportuarios.

Palabras Clave: Internacionalización, Infraestructura, Competitividad, Terminal aeroportuaria, Globalización.

Abstract

Basically, this work is given in order to determine the influence of the main airports in the internationalization of Colombia (El Dorado, José María Córdova, Rafael Nuñez), in terms of trade and tourism. Are identified Investments and other opportunities by the Colombian

government that allow these airport terminals to be more competitive in the South American region. In the same way, some weaknesses are identified which have not made it possible to take advantage of the terminals and South American region. In this research, was applied the traffic light methodology.

Likewise, one of the main findings is revealed, which is the great competitiveness of the Colombian country in the region, without taking into account the lack of implementation of new infrastructure, highlighting El Dorado as the airport leader in Colombia and South America, This due to the great opportunity of the air bridge in the north-south lines, that is to say the strategic position that the country has, that allows it to cover greater market capacity in tourist and commercial matters.

Important, the next projects of these terminals that will determine the destination of tourism and commerce in the country. Finally, it is concluded that the Colombian country has good opportunities, however, it must expand its projects to have greater competitiveness against Brazil, Chile, Panama that are investing in their airport projects.

Key Word: Internationalization, Infrastructure, Competitiveness, Airport terminal, Globalization.

Tabla de contenido

Introducción.....	10
1. Formulación del proyecto.....	13
1.1 Estado del arte.....	13
1.2 Planteamiento del Problema.....	18
1.3 Objetivos.....	20
Objetivo General.....	20
Objetivos Específicos.....	20
1.3 Justificación.....	21
1.4 Marco de Referencia.....	22
1.4.1 Marco Teórico.....	22
1.4.2 Marco Conceptual.....	23
1.5 Marco Metodológico.....	24
1.5.1 Método de Investigación.....	24
1.5.2 Metodología de la investigación.....	25
1.6 Alcances.....	28
2. Desarrollo de la investigación.....	29
2.1 Obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos en materia de turismo.....	29
2.1.1 Obstáculos frente al turismo.....	29
2.1.2 Proyectos y planes de mejora en materia de turismo.....	33
2.1.3 Evolución del ingreso de turistas extranjeros.....	36
2.1.4 Gasto en turismo interno (GIT).....	40
2.2 Obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos en materia de comercio internacional.....	43
2.1.1 Obstáculos en comercio aéreo en Colombia y sus principales Aeropuertos.....	45
2.1.2 Exportaciones totales de los aeropuertos.....	48
2.1.4 Movilización de carga aérea.....	54

2.2	Análisis de los obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos.....	57
2.2.1	Competitividad en internacionalización global.....	57
2.2.2	Análisis de competitividad.....	59
2.3	Análisis de los obstáculos de los aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena, bajo la metodología semáforo.....	63
3	Conclusiones y Recomendaciones.....	77
3.1	Conclusiones.....	77
3.2	Recomendaciones.....	79

Lista de Figuras

Ilustración 1.Principales aerolíneas en América Latina.....	27
Ilustración 2.Aeropuerto José maría Córdova con obras de ampliación finalizadas.....	29

Lista de Tablas

Tabla 1: Gasto promedio diario por turista en Colombia.....	37
Tabla 2: Gasto interno en Turismo.....	37
Tabla 3: Gasto interno en turismo por tipo.....	38
Tabla 4. Cinco productos más exportados.....	46
Tabla 5. Aeropuertos de salida de carga y pasajeros.....	51
Tabla 6. Índice de competitividad global de 18 aeropuertos de Colombia.....	54

Lista de Gráficas

Grafica 1. Participación del mercado de aerolíneas de Colombia.....	26
Grafica 2. Motivos de Viaje de extranjeros a Colombia. 2012-2019.....	33
Grafica 3. Motivo de viaje enfoque 2019.....	34
Grafica 4: Eventos del exterior captados que se realizan en Colombia con el apoyo de ProColombia. 2010-2018.....	34
Grafica 5: tráfico de personas en los aeropuertos.....	35
Grafica 6: Medios de transporte más usados entre destinos en Colombia 2018.....	36
Grafica 7. Tabla economía y crecimiento.....	40
Grafica 8: Comercio internacional por vía de transporte. Colombia 2017.....	41
Grafica 9. Concentración de pasajeros y carga del país.....	45
Grafica 10:Exportaciones Colombianas 2010-2017.....	46
Grafica 11. Crecimiento anual de exportaciones de carga.....	48

Introducción

En el siguiente trabajo se observa diferentes puntos de vista con respecto a la internacionalización de los aeropuertos más importantes de Colombia, como lo son José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y el Rafael Núñez de Cartagena y como estos se están destacando en cifras y diferencias con otros aeropuertos a nivel de turismo y comercio.

Colombia desde las últimas décadas, emprendió un proceso tendiente a la internacionalización del país. Este proceso es multidimensional, se expresa en factores como: una política exterior con una amplia agenda (firma de tratados de libre comercio, participación en espacios multilaterales, dinamismo de la cooperación sur-sur) [CITATION Gon183 \l 9226]. El desarrollo de todo tipo de infraestructura, también hace parte de un adecuado proceso de internacionalización.

Contextualizando un poco, en Colombia se ha identificado poca competitividad en la internacionalización de las terminales aeroportuarias, por lo que esto ha limitado de la misma manera el desarrollo logístico de los aeropuertos internacionales, lo que las cifras arrojadas en la competitividad de estos no es muy buena, ya que comparada con otros aeropuertos de América Latina estamos por debajo de muchos países, lo que ha generado poca capacidad turística y el aumento de tratados comerciales que ha generado dificultades en la cadena logística en los principales aeropuertos colombianos.

En los documentos analizados en el estado del arte, describen la gran importancia de los aeropuertos colombianos, resaltando la terminal aeroportuaria el Dorado el cual, por su localización cuenta con mayor movimiento de mercancías de carga y personas, agregándole a esto, el gran impacto que tiene en la ciudad de Bogotá por su locación atrae cada vez más negocios cerca de su ubicación, fuera de eso atrae inversiones a la ciudad de Bogotá. Sin

embargo, la competitividad de estas terminales va cada vez en aumento ya que otro aeropuerto con mayor impulso es José María Córdova, el cual, por su infraestructura vial y cercanía a otras áreas de Colombia, ha generado impulso en la economía de la región antioqueña.

Por otra parte, la cadena logística es un factor fundamental en las terminales aeroportuarias. Se puede decir que Colombia tiene ventajas grandes en el desempeño logístico si se le saca provecho en un 100%, ya que generaría beneficios a los operarios logísticos, inversión y más que todo competitividad con respecto a otros países (Forero, 2014).

Con respecto al objetivo de estudio que es determinar la influencia de los principales aeropuertos en la internacionalización de Colombia: turismo y comercio, es importante destacar que estos aeropuertos tienen gran aporte a la economía del país, ya que son aeropuertos localmente bien ubicados, donde su caracterización fundamental es el turismo y comercio ya que todo el día hay tránsito en este, ya sea de pasajeros o de mercancías, lo que genera que se miren tres objetivos específicos que es buscar un análisis profundo en cuanto a las fortalezas y debilidades de los mismos para así generar una respuesta a todas las preguntas que se plantean alrededor del trabajo.

Para llegar a todas las respuestas obtenidas en el trabajo se lograron mediante un análisis en fuentes fundamentales y páginas en sitios webs confiables, donde se llegó a una conclusión principal, donde se ve que Colombia no es competitivo en infraestructura aeroportuaria, logística aeroportuaria, y que deben de haber muchas mejoras en todos los aeropuertos, como lo es ampliar las zonas más usadas como salas de espera, zonas de despegue y aterrizaje, zonas de llegadas de mercancía y pasajeros, y un ejemplo muy claro es del Dorado de Bogotá, que se realizaron reformas y ampliaciones y les “quedo grande”, ya que por estos momentos ya no da abasto para tantas personas y para tanta mercancía que sale y entra de todo el mundo.

Por otro lado se observó que Colombia es un país que en cuanto al comercio es un país que sus exportaciones son altas en productos que salen de la tierra, como lo son los productos agrícolas, productos derivados del petróleo, y el oro, son productos característicos de Colombia que en los aeropuertos principales no se evidencia ninguna influencia, pero que

es importante resaltar de este país, y en cuanto a las zonas aeroportuarias es importante decir que los productos como las flores, influyen altamente en el transporte aéreo, esto es una ventaja importante en la carga aérea en Colombia

Por último, el trabajo tiene un orden importante, primero se muestra como una parte más general de la internacionalización de los aeropuertos y luego se especifica cada fortaleza, cada obstáculo, cada análisis para así general un análisis final de cada punto que se analizó ya sea en turismo o en comercio, o en ambos, ya que se analizó cada una de las variables y se dieron los puntos de vista que generaban respuesta al problema de investigación.

1. Formulación del proyecto.

1.1 Estado del arte.

En el Estado del arte, se observarán diferentes documentos donde nos enfocaremos en el tema a desarrollar de trabajo de grado, como es el estudio de la logística en carga internacional aeroportuaria del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, Antioquia, el aeropuerto El Dorado de Bogotá y el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena. De igual manera, en los documentos se profundiza sobre la cadena logística, el cual es otro factor importante de cualquier terminal aeroportuaria en el mundo, como seguridad, ampliaciones e innovaciones que puedan ser implementados en la cadena logística sumara importancia en el rendimiento de los aeropuertos.

En esta parte del Estado del arte, se realiza un análisis bibliográfico de algunos documentos encontrados acerca del aeropuerto con más flujo de carga de Colombia el cual es el Dorado, la estación aeroportuaria con más flujo de carga del departamento de Antioquia José María Córdova y el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena. En estos documentos se analizan temas de infraestructura, competitividad e influencia que han tenido estos tres aeropuertos en Colombia.

El primer documento se titula: “Competitividad de los sistemas de transporte en Colombia”. [CITATION Fra18 \l 9226]. En primer lugar, se habla sobre el índice de competitividad global en Colombia, donde los autores muestran, que, Suramérica como región, tiene países con un mediano y bajo desarrollo en competitividad ya que la infraestructura de transporte es muy mínima en el desplazamiento de mercancías y pasajeros.

Por otro lado, hay que resaltar la participación del mercado, es decir, atraer recursos de los inversionistas, su capacidad de exportar los bienes producidos en su país y salir al mercado como empresa. Pero, para poder hacer este tipo de cosas, se debe tener mayor competitividad en transporte y en infraestructura ya que es un fenómeno altamente difícil y tiene sus consecuencias.

Para responder a lo anterior, los autores tomaron cada modo de transporte, como el terrestre, el aéreo, el portuario y el férreo. En este orden de ideas, el sistema férreo ya no es usado como se usaba antiguamente, por esta razón el transporte terrestre tuvo que aumentar costos para aumentar sus trayectos recorridos. También, se concluyó que hay muy baja infraestructura en los puertos y en los aeropuertos para el transporte de mercancía y pasajeros, y lo que se piensa es implementar el transporte multimodal, ya que se beneficiaría los productos y personas, permitiendo reducir tiempo y costos, para así darle solución al transporte en Colombia (Franco, Gómez, Becerra, 2018).

En segundo lugar, se encuentra el documento llamado: “influencias del nuevo aeropuerto El Dorado en las aerolíneas” [CITATION Cub14 \l 9226], analiza la prestación de servicios del aeropuerto El Dorado, su expansión, modernización, y como se explota comercialmente el aeropuerto.

El aeropuerto El Dorado es el aeropuerto más importante de Colombia y es donde hay mayor movimiento de pasajeros, y carga tanto nacional como internacional.

En el año 2012 el aeropuerto se vio en la necesidad de darle una modernización y adecuaciones al aeropuerto, ya que entre más pasaban los años había más pasajeros y se enviaba más carga al exterior, este lo que hizo fue desarrollar aspectos de infraestructura, económicas y operativas, ya que es un aeropuerto con alta demanda en el sector aéreo.

Después de mirar que se podían mejorar, se llegó a la conclusión de desarrollar cambios como la expansión, ampliación y remodelación que benefician a las aerolíneas y al comercio, ya que se plantea posicionarse como el mejor aeropuerto y el pionero de Colombia y de Latinoamérica (Parra, 2014). Para Colombia esta terminal aeroportuaria representa un gran porcentaje de comercio ya que, por esta terminal circula la mayoría de comercio vía aérea, por lo que su importancia en el país es esencial, sin embargo, para América Latina dependiendo del destino de las mercancías, suma gran importancia el aeropuerto El Dorado, es decir para Latinoamérica es de gran importancia este aeropuerto puesto que, sirve como conexión de países norte-sur y viceversa, sin embargo, para la circulación de mercancía dentro de Suramérica, a la estación del Dorado le restan importancia.

En tercer lugar, se encuentra el documento: “infraestructura logística como herramienta competitiva en Colombia” del autor Francy Forero Campos, trata principalmente de potencializar, fortalecer y ampliar la logística de Colombia, ya que se quiere llegar a un nivel de posicionamiento para que sea un país más competitivo internacionalmente, para que se aumente la producción y el crecimiento económico.

También tiene la opción de realizar planes de inversión y de estrategias donde se permita el uso de transporte modernos y eficientes, para una conectividad rápida y efectiva. El autor resalta que el mayor transporte usado en carga nacional es el transporte terrestre con un 70% de influencia. Aunque también piensa que más adelante sería bueno implementar el transporte multimodal, donde se permita coger varios medios de transporte para mejores servicios y costos.

Además, anexan la infraestructura vial, las preferencias arancelarias y reglamentación aduanera, como la agilidad aduanera en el momento de la tramitología de las mercancías, para mayores niveles de competitividad y productividad en busca de un crecimiento económico sostenible.

Para poder obtener esta competitividad alta, primero se debe mirar que crecimientos económicos se tienen, como está la globalización de este país, evaluar la infraestructura de comercio y transporte, facilidad de embarque, precios, calidad, servicios logísticos y capacidades de rastreo y envío.

Por otro lado, se encuentran los principales elementos de la infraestructura logística en Colombia, como lo son los aeropuertos, el transporte marítimo y puertos, transporte fluvial, transporte terrestre y transporte férreo, lo que le permite a Colombia ser competitivo, aunque el desarrollo de infraestructura es muy poca, lo que nos hace decir que es punto a favor porque se puede enviar y traer mucha mercancía, pero a la misma vez es difícil ya que no contamos con un desempeño logístico alto.

En cuarto lugar, se encuentra el documento llamado: “el mejoramiento en la gestión de los activos aeroportuarios en Colombia”, trata de mirar como es la situación actual de los aeropuertos colombianos, por parte de los operadores y concesionarios de los mismos,

mostrando un análisis general de las áreas que tienen los aeropuertos y su infraestructura como tal.

Este también habla del mantenimiento por parte de los operarios aeroportuarios, mostrando cada característica de los aeropuertos y como se tiene que intervenir la autoridad aeroportuaria, para establecer mejoras de los activos de los aeropuertos, mediante la optimización de procesos de mantenimiento para la reducción de costos, garantizando la operación de los aeropuertos en todas sus áreas (Yopasa, 2014).

Ahora bien, otro documento pertinente para los fines de la presente investigación: “Competitividad en el transporte aéreo en Colombia”, el cual fue presentado en el año 2016, y describe el desarrollo que ha tenido los aeropuertos colombianos, ya que estas terminales son gran influenciadores de ubicación de negocios o empresas en diferentes regiones en el país, por lo tanto, esto atrae desarrollo para algunas regiones del país, agregando que se han identificado incrementos de toneladas a carga movilizadas nacional e internacional.

No obstante, cada vez se hace más notorio los destinos de las inversiones planteadas por los aeropuertos ya que, cumplen con los estándares y requerimientos esperados para el transporte de mercancía, uno de esos parámetros es la seguridad aeroportuaria que juega un papel importante a la hora de revisión de cargamentos, puesto que el contrabando y cargamento ilícito son temas sensibles que cada aeropuerto debe manejar con rigurosidad.

Además de esto, se analiza la competitividad de las terminales aéreas en Colombia, el cual obviamente depende del rendimiento de cada una de las partes de la logística de transporte, por lo tanto, los cuellos de botellas que se podrían identificar en la cadena logística podría ocasionar grandes fallas en los rendimientos de los aeropuertos. Cabe resaltar, que las políticas públicas es otro factor que puede afectar los rendimientos de los aeropuertos, ya que estas determinan las estrategias de competitividad internacional en Colombia (ATAG, 2011).

En síntesis, los documentos analizados en el estado del arte, describen la gran importancia de los aeropuertos colombianos, resaltando la terminal aeroportuaria el Dorado el cual, por su localización cuenta con mayor movimiento de mercancías de carga y personas,

agregándole a esto, el gran impacto que tiene en la ciudad de Bogotá ya que, como se mencionó previamente su locación atrae cada vez más negocios cerca de su ubicación, encima trae inversiones a la ciudad de Bogotá. Sin embargo, la competitividad de estas terminales va cada vez en aumento ya que otro aeropuerto con mayor impulso es José María Córdova, localizado en el municipio de Rionegro, Antioquia, el cual, por su infraestructura vial y cercanía a otras áreas de Colombia, ha generado impulso en la economía de la región antioqueña.

Por otra parte, la cadena logística es un factor fundamental en las terminales aeroportuarias. Se puede decir que Colombia tiene ventajas grandes en el desempeño logístico si se le saca provecho en un 100%, ya que generaría beneficios a los operarios logísticos, inversión y más que todo competitividad con respecto a otros países (Forero, 2014).

1.2 Planteamiento del Problema.

En Colombia se ha identificado poca competitividad en la internacionalización de las terminales aeroportuarias, por lo que esto ha limitado de la misma manera el desarrollo logístico de los aeropuertos internacionales José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena, añadiéndole a esto la poca capacidad turística y el aumento de tratados comerciales que ha generado dificultades en la cadena logística en los principales aeropuertos colombianos.

Actualmente, El Dorado y José María Córdova son aeropuertos reconocidos por las cantidades de mercancías que importan y exportan del país, por ende, uno de los grandes problemas, radica en la circulación de mercancías ya que, según el ministro de Industria y Comercio, el país colombiano en los últimos ocho años duplico sus acuerdos comerciales lo que se traduce en más procesos de gestión que deben ser tramitados y mayores cantidades de carga que deben ser transportada a sus lugares destino. Por otra parte, la terminal aeroportuaria Rafael Núñez vive una situación similar con el tránsito de turistas que arriban a la ciudad de Cartagena, esto es debido a la alta inversión que ha hecho el gobierno colombiano en zonas turísticas en la ciudad.

Según las últimas estadísticas, a 30 de noviembre de 2018, habían transitado un total de 4'924.811 pasajeros, es decir, 584.165 más que en el mismo periodo del 2017, lo que equivale a un aumento del 13,4%. En cuanto al movimiento de pasajeros nacionales, el crecimiento ha sido del 8,8% y en pasajeros internacionales, es destacable el aumento en un 41,6% (María Claudia Gedeón; 2018).

En caso de que Colombia no optimice sus procesos de gestión y capacidad de sus aeropuertos, se quedara atrás en temas de competitividad comercial y turística en comparación de otros países suramericanos como Chile y Brasil que ya han empezado a implementar nuevas estrategias de gestión y desarrollo aeroportuario, por lo tanto, el país colombiano tiene la necesidad de desarrollar nuevos planes para no perder competitividad en la internacionalización tanto nacional como internacional.

Existen diferentes maneras de adaptarse al desarrollo, una de estas es la implementación de nuevos planes estratégicos que permitan la agilización de trámites y papeleos, de esta

manera despachar la mercancía y optimizar la duración de estas en los aeropuertos. Otra opción es la ampliación total de las terminales, por ende, se tendría más capacidad para las mercancías y pasajeros que transitan en los aeropuertos.

Por lo tanto, se identificó que la mayoría de participación en las inversiones e internacionalización de Colombia la está haciendo el gobierno, de ahí nace el interrogante. ¿Cómo han contribuido los principales aeropuertos en la internacionalización de Colombia?

1.3 Objetivos

Objetivo General.

Determinar la influencia de los principales aeropuertos en la internacionalización de Colombia: turismo y comercio.

Objetivos Específicos.

- Detectar los obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena en cuanto al turismo.
- Identificar obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena en cuanto al comercio.
- Analizar los diferentes obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena en cuanto al comercio y al turismo.

1.3 Justificación.

Para empezar, el proyecto analiza la importancia en el proceso de internacionalización del país, (José María Córdova, El Dorado y Rafael Núñez). Por lo que contribuye a una línea de investigación del tema, es decir abarca tópicos que contienen muchos conceptos que pueden ser desglosados e investigados a profundidad para conocer cómo es el manejo de cada uno de los escenarios. Además de esto, el proyecto podría ser apoyo a futuras investigaciones ya que, en Colombia no hay muchos artículos o publicaciones que interioricen acerca del tema. De igual forma con este trabajo, contribuye a la ampliación del estado del arte, por la extensión y profundidad que ofrece la investigación en la internacionalización de las principales terminales aeroportuarias.

Sumado a lo anterior una aplicación en el sector real, ya que su contribución permite el mejoramiento de la cadena logística de igual forma, permite el análisis de situaciones exteriores que podrían ser sometidas algunos cambios en los procesos de gestión. Además, solucionaría problemas en el sector logístico, como se mencionó anteriormente, algunos procesos de gestión podrían optimizar la movilización tanto de turistas como de carga, en las terminales aeroportuarias. Agregando, la mejora en el proceso productivo de las empresas. Cabe agregar, el impacto social e empresarial, es decir, que en caso de una optimización aeroportuaria las empresas y los turistas serían beneficiados por la alta circulación de factores aeropuertos.

Para finalizar, la investigación cuenta con una oportunidad para encaminar el ejercicio profesional, por su panorama empresarial desde la perspectiva logística y comercial, además encamina al mejoramiento de las cadenas productivas de las compañías. Ya que permitirá la profundización del conocimiento de la carrera por la amplia investigación y análisis en acuerdos comerciales, internacionalización y logística.

1.4 Marco de Referencia.

1.4.1 Marco Teórico.

El marco teórico para el abordaje y comprensión de la presente investigación, es definido con base a dos referentes: la globalización y lo propuesto por Michael Porter en lo referente a la ventaja competitiva.

El tema de la globalización ha denominado a buena parte de las ciencias sociales desde las últimas décadas: sociología, ciencia política, antropología y en este caso particular, a las ciencias económicas administrativas, entre ellas a la disciplina de los negocios internacionales.

El hecho de ser asumida y abordada por diferentes áreas del conocimiento, hace que existan diferentes formas de entender a la globalización. En un modo general, esta es interpretada como el proceso de creación de redes de conexión entre actores en distancias multi-continenciales, lo que conlleva al intercambio de información, ideas, capital, bienes y la emigración.

Otra característica de la globalización es su carácter multidimensional. Si bien, esta nació por medio de un proceso económico, impulsado por los avances tecnológicos de transporte y comunicación y sumado a la reducción de barreras artificiales como el comercio internacional, posteriormente afectó otras esferas de la vida social; la globalización económica, globalización social y globalización política. Pero en esta investigación hará énfasis en lo económico y en lo social, relacionándolo con el comercio internacional (económico) y turismo (social).

Donde la globalización económica nos explica que es mas de flujos económicos y restricciones de comercio y capital, donde se puede resaltar las exportaciones e importaciones de un país, inversiones como lo es la extranjera y la de cartera; como también lo son la gestión de activos, garantías pagos extranjeros, por esto es importante hablar directamente de comercio, ya que se liga con la parte económica de un país.

Por otro lado, está la globalización social donde se explica más que todo la parte de flujos de información, contactos personales y la cultura de los países; donde se evidencia la interacción de las personas, el tráfico internacional donde se analiza el turismo, transferencias y la población extranjera [CITATION Uni15 \l 9226].

Por estas razones descritas anteriormente es importante analizar Colombia como esta en este momento en cuanto a la globalización con respecto a otros países, por esto nos tomamos el trabajo de tomar los índices de globalización, y entre ellos el social, económico y político; y estos son: Colombia está en el puesto 78/207 en globalización, en la a globalización económica 100/207, globalización social 102/207 y globalización política 58/207 [CITATION KOF17 \l 9226].

1.4.2 Marco Conceptual.

El concepto teórico fundamental para el desarrollo y comprensión de esta investigación, son los aportes de Michael Porter, donde se determinan los factores que hacen que los países sean competitivos. Porter, construyó un diamante que es llamado: “el diamante de Porter” o “diamante de la competitividad” [CITATION Mpo86 \l 9226], donde establece cuatro atributos o factores que son: condiciones de los factores, condiciones de la demanda, sectores relacionados, de apoyo y la estrategia, estructura y rivalidad. Donde la condición de factores hace referencia a la presencia de infraestructura, mano de obra calificada, recursos humanos y conocimiento científico, las condiciones de la demanda hacen referencia a servicios, productos, demanda local y estándar de calidad, los sectores relacionados y de apoyo hace referencia a los proveedores, intercambio de información entre empresa y proveedores para que haya un crecimiento mutuo, y para terminar; estrategia, estructura y rivalidad donde hace referencia la organización, creación y gestión de las empresas de algún sector [CITATION Com181 \l 9226]

Ahora hablando un poco del trabajo, en lo referente a las condiciones de los factores, de lo cual habla de la posición de la nación donde corresponde a la infraestructura necesaria para competir en un sector dado, como son los aeropuertos colombianos.

Los factores de producción no son nada más que los insumos necesarios para competir en cualquier sector, tales como mano de obra, tierra cultivable, recursos naturales, capital e infraestructura. La teoría estándar del comercio se basa en factores de producción. De acuerdo a las teorías económicas, las naciones están dotadas con diferentes cantidades de factores.” [CITATION Por05 \l 9226]

En otras palabras, para estudiar los factores en la ventaja competitiva se habla de unas categorías genéricas como lo son: Recursos Humanos, físicos, conocimiento, capital e infraestructura, lo que conlleva a que esta competencia se vea afectada a la hora de mirar diferentes aspectos logísticos (infraestructura) en distintos lugares, resaltando a Colombia, que opinamos que es un aspecto importante a la hora de generar nuestro trabajo.

Acá también cabe decir que los factores en la ventaja competitiva son importantes en cuanto al análisis de la estructura del trabajo, ya que se puede mencionar o distinguir aspectos relacionados con la infraestructura.

1.5 Marco Metodológico

Se analizan los Aeropuertos José María Córdova de Rionegro, Antioquia, Rafael Núñez de Cartagena, y el aeropuerto El Dorado de Bogotá. Ya que estos aeropuertos son internacionales y cuentan con grandes movilizaciones de carga en el país. Agregándole a esto, el gran desarrollo infraestructural y rendimiento estructural que han tenido en el país.

Por otro lado, se observa la importancia de los aeropuertos de Colombia en especial el Dorado que por su ubicación y desempeño se ha posicionado como número uno en Colombia por sus factores de ampliación e inversión. Además de esto, José María Córdova, Rafael Núñez de Cartagena y el Dorado han tenido un gran impacto en las empresas ya que, por su ubicación, las empresas han optado a establecerse en las mismas ciudades de los aeropuertos internacionales, por temas de reducción de costos logísticos.

1.5.1 Método de Investigación

- **Enfoque de investigación**

Este trabajo se trabajará bajo un esquema mixto, ya que por la naturaleza del tema escogido se permite fácilmente interpretar y comprender la actualidad acerca de la internacionalización de los aeropuertos colombianos.

Las informaciones se obtendrán de diferentes fuentes y opiniones que garanticen el entendimiento del objeto de estudio de este trabajo. La investigación cualitativa nos permitirá saber las características, situaciones, problemáticas que se encuentren, la investigación cuantitativa nos permite describir, medir y recolectar la información para soportar más la información del proyecto.

- **Tipo de estudio**

El tipo de estudio será descriptivo, ya que se busca especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de las personas. También este tipo de estudio nos permitirá conocer situaciones y acontecimientos que generen detalladamente en la internacionalización de los aeropuertos.

1.5.2 Metodología de la investigación.

- **Técnicas e instrumentos de recolección de información**

En cuanto a las técnicas de recolección de información, se realizará una entrevista semiestructurada donde se fundamente o se soporte la información de algunos actores, relacionados con el tema de internacionalización aeroportuaria de Colombia, como lo es el aeropuerto de Cartagena, Bogotá y Rionegro, para relacionar un poco más lo investigado con la práctica.

También se implementará la búsqueda de información en documentos relacionados con el tema del proyecto, como los son: textos, revistas, prensa, gráficos, leyes, entre otros.

- **Selección y análisis de la información**

La información se obtendrá por medio del método semáforo, donde encontraremos, las amenazas (rojo), oportunidades (verde), lo que no esta tan bien (amarillo); es acá donde nos permitirá ampliar varias descripciones de cómo están los aeropuertos hoy en día, para así realizar un análisis e interpretar que es mejor en cuanto al turismo y al comercio, como también interpretar en si cada una de las partes de la matriz para realizar conclusiones al respecto.

- **Control del sesgo**

En el proyecto se recopilará diferente tipo de información que será implementada de forma constructiva para argumentar cada una de las ideas de investigación que ayudaran a responder un planteamiento necesarios para darles posibles respuestas al problema, a los beneficios, dificultades y entre otras para el comercio de nuestro país, esta información garantiza ser uso y diseño de información verídica y verificable que se empelara en base de documentos, libros, y tesis, cada una de las indagaciones que se realizaran por medio de estos instrumentos de investigación será recolectada de estas diferentes fuentes que tendrá un contenido valioso y confiable para el desarrollo de este trabajo.

Objetivo Especifico	Dimensión	Indicadores	Tipo de fuente de información	Tipo de información Instrumento
Detectar los obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena en cuanto al turismo	Obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos	-Ingreso de turistas al país -Gasto en turismo interno (GIT) -Origen y destinos de viaje	-Secundaria -Secundaria -Secundaria	-Migración Colombia -DANE -DANE

<p>Identificar obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena en cuanto al comercio.</p>	<p>Obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos</p>	<p>-Exportaciones totales de los aeropuertos -Índice de tráfico aeroportuario</p>	<p>-Secundaria -Secundaria</p>	<p>-Informes de Min comercio -Informe Aero-civil</p>
<p>Analizar los diferentes obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena en cuanto al comercio y al turismo.</p>	<p>Obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos</p>	<p>-Índice de competitividad de los aeropuertos -Exportaciones totales de los aeropuertos -Competitividad en internacionalización</p>	<p>-Secundaria -Secundaria -Primaria</p>	<p>-Informe Aero-Civil y Fedesarrollo -Informes de Min Comercio -Entrevistas a expertos</p>

1.6 Alcances.

Los alcances se encargan de aclarar hasta dónde llega el trabajo que se va a realizar. En estos se debe hacer una delimitación tanto del lugar o espacio en el que se va a realizar el trabajo, así como el tiempo en el cual se va a realizar el mismo.

2. Desarrollo de la investigación

2.1 Obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos en materia de turismo.

Por diferentes causas, Colombia históricamente presenta un atraso considerable en materia de infraestructura en todos los aspectos: puertos, carreteras, puentes, túneles, aeropuertos, por mencionar los más relevantes. Pero desde la última década se ha evidenciado esfuerzos considerables por superar estas brechas, con el fin de aprovechar de mejor forma oportunidades en materia comercial y en turismo. Para empezar, se puede mencionar como fortaleza la situación actual de los principales aeropuertos, el cual ha mejorado mucho en los últimos años, debido a grandes inversiones del gobierno colombiano en temas turísticos y comerciales, un ejemplo claro es el Dorado, el cual es una de las terminales aeroportuarias más importante de Sur América, agregando, los aeropuertos José María Córdova el cual es el segundo aeropuerto comercial más grande del país, y su cercanía con la ciudad de Medellín lo hace una terminal accesible para comercio y Rafael Núñez por otro lado, por su gran dinámica turística también se ha centrado la atención en el posible progreso del departamento de Bolívar. Por lo tanto, estos tres aeropuertos se encuentran actualmente con proyectos de mejoras por medio del plan nacional de desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la equidad”, sin embargo, los aeropuertos cuentan con debilidades u obstrucciones que no permiten el progreso en materia del turismo:

2.1.1 Obstáculos frente al turismo.

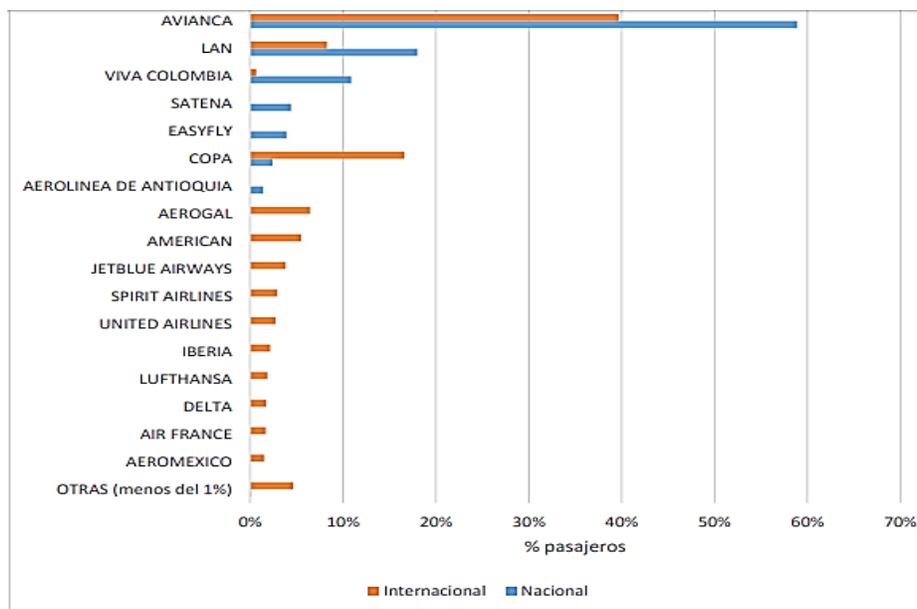
- **Dependencia de aerolíneas**

De algún modo no se es posible denominarlo como un monopolio en el uso económico, pero existe un control considerable, de alrededor del 45% del tráfico aéreo, bajo el control del Grupo Avianca-Taca. Por lo tanto, aunque no se pueda controlar el precio a su beneficio, ya que hay una regulación que lo limita y protege al consumidor, si cuenta con un margen de maniobra considerable en esta materia.

Agregando, que los turistas pueden verse afectados económicamente, por altos precios y poca variedad de aerolíneas.

Avianca, además de operar nacional e internacionalmente en Colombia, cuenta con una de las más grandes reputaciones en América, por su antigüedad en el servicio de aerolínea y su gran flota, de acuerdo con la página oficial de Avianca cuentan con 189 Aero-naves y 19.000 colaboradores. Además de esto, la aerolínea Avianca ha contado desde varios años con el liderato de movilización de pasajeros en el país.

Grafica 1. Participación del mercado de aerolíneas de Colombia.



Fuente: Fedesarrollo, basado en la Aero-Civil; 2014.

Como se mencionó anteriormente, según la última gráfica proporcionada por Fedesarrollo, Avianca mantiene el liderato en la movilización internacional y nacional de pasajeros, por lo que se resalta la importancia que tiene esta compañía en el sector.

De igual manera, en el año 2017, último dato proporcionado de origen y destino por la Aero-civil, la aerolínea Avianca permanece en el liderato.

Ilustración 1. Principales aerolíneas en América Latina



Fuente: Revista La República.

- **Acceso e Infraestructura.**

Deficiencia en la infraestructura interna de las terminales, además varios de estos aeropuertos cuentan con limitados espacios para la expansión. El acceso en los diferentes aeropuertos dependiendo del tamaño y la época de viaje, varía mucho según el destino al que los turistas se dirijan, por estos motivos los principales aeropuertos analizados en el presente trabajo, se encuentran realizando sus debidas ampliaciones. El tráfico de personas residentes y no residentes al país cada año va en aumento, por lo que se podría traducir en mayores personas en las terminales aeroportuarias y más incomodidad a la hora de viajar. “La movilización de pasajeros se triplicó desde el año 2005 con 12,1 millones de viajes al año 2018 con 37,8 millones, por lo tanto, hubo un crecimiento del 9,16%” [CITATION Sem \1 9226].

Sin embargo, se han estado aplicando diferentes ampliaciones necesarias para el debido soporte de los residentes y no residentes que puedan visitar el país. Los proyectos destacados para estas mejoras son los planes nacionales de gobierno, uno de los más destacados por infraestructura fue durante la administración del presidente Juan Manuel Santos, “Todos Por un Nuevo País”. Entre las estrategias establecidas por parte del gobierno nacional, se destacan: mantener el ritmo de inversión en los aeropuertos de las grandes ciudades y de las ciudades intermedias, a través de contratos de asociación público privada, con el objetivo de aumentar la capacidad, mejorar la calidad del servicio y permitir la conectividad nacional e internacional [...] avanzar en la regulación y modernización de equipos aeronáuticos [CITATION Dep152 \p 148 \n \t \l 9226].

Añadiendo, el Plan de gobierno “Pacto por Colombia. Pacto por la equidad” del presidente de Colombia, Iván Duque Márquez (2018-2022), que se enfoca a mantener las inversiones en la infraestructura colombiana, resaltando las inversiones hechas en el caribe al pasar de una inversión de 31,5 billones al 35,3 billón de pesos, el cual tendrá límite hasta el 2022.

- **Aeropuerto El Dorado.** El Dorado cuenta con diferentes dificultades para el ingreso y salida de pasajeros que se encuentran realizando procesos de escala para dirigirse a los próximos destinos o entrar en ella, el presidente de la Asociación del Transporte Aéreo el señor Gilberto Salcedo, indica que el aeropuerto El Dorado es el que tienen las conexiones más críticas de Colombia ya que es el aeropuerto en el cual se gestiona más de un 35% de las operaciones aéreas principales, lo que conlleva a un 40% de los pasajeros nacionales y aproximadamente a un 78% de pasajeros internacionales que pasan por la capital bien sea para quedarse en ella o solo de paso para abordar a su próximo destino.[CITATION Car17 \l 9226].
- **Aeropuerto Rafael Núñez (Cartagena):** El Rafael Núñez tiene muy claro uno de sus principales objetivos en cuanto al diseño, estructura, mantenimiento y las diferentes operaciones de ampliación para el tránsito de 7.5 millones de pasajeros anualmente, debido a que este es uno de los principales destinos turísticos con mayor importancia.[CITATION REP17 \l 9226].

- **Aeropuerto José María Córdova de Rionegro:** Este aeropuerto se encuentra en una serie de ampliaciones con el fin de mejorar sus espacios para el tránsito tanto de turistas nacionales como internacionales, habilitando para los pasajeros zonas especiales en diferentes puntos de conexiones, para que en sus momentos de abordar y realizar la entrega de sus equipajes, cuenten con una mayor eficiencia y cuenten con puntos de accesos para las terminales y zonas comerciales [CITATION civ17 \l 9226].

Ilustración 2. Aeropuerto José María Córdova con obras de ampliación finalizadas



Fuente: [CITATION Car171 \l 9226]

Debido a esta ampliación se benefician todas las partes implicadas en el uso de este mismo ya que, el aeropuerto permite pasar de 43 mil a 50 mil metros cuadrados, el aumento de 5 posiciones de parqueo adicionales directas, junto las nacionales con las internacionales que completan unas 16 posiciones a su vez completando 17 puentes de abordaje mejorando la conectividad del edificio de la terminal con el parqueadero, cada uno de ellos con ascensor de cinco paradas y escaleras eléctricas [CITATION Car171 \l 9226].

2.1.2 Proyectos y planes de mejora en materia de turismo.

Varias administraciones presidenciales han reconocido las falencias en infraestructura como uno de los grandes obstáculos que presenta el país para mejorar son competitividad e inserción a las dinámicas de la economía mundial. Por ejemplo, el Plan Nacional de

Desarrollo 2014-2018: “Todos por un Nuevo País” [CITATION Dep152 \l 9226], manifiesta que: “Así como por las carreteras, puertos, ferrovías y aeropuertos pasarán los productos y personas que traerán consigo más empleo e ingresos para los colombianos, por la infraestructura rural pasará el desarrollo, el crecimiento y la presencia del Estado que se requieren para cerrar las brechas regionales y consolidar la paz” [CITATION Dep152 \p 88 \n \t \l 9226].

Uno de los pilares de la economía colombiana es la infraestructura de transporte el cual, trae con esto desarrollo social para la economía colombiana, sin embargo, el sector turístico se ha visto afectado por rezagos en temas de inversión y a plazos para concentración de nuevos motores económicos del país. Además, el plan de desarrollo del 2014 al 2018 de acuerdo a ANI (Agencia Nacional de Infraestructura), ha incluido inversiones de 4,53 billones que han mejorado vías y al menos 15 estaciones aeroportuarias del país, por lo que hoy en día hay mayor conectividad en los aeropuertos.

Ilustración 3. Concesiones por la ANI



Fuente: (Espectador con base en la ANI, 2018)

Cabe mencionar que algunos aeropuertos hoy en día tienen una gran movilización gracias al proyecto “todos por un nuevo país”. Resaltando, los principales aeropuertos colombianos como el dorado ubicado en la ciudad de Bogotá, cuenta una movilización de 40 millones de

pasajeros al año y José María Córdova ubicado en la ciudad de Rionegro tiene una movilización de 11 millones de pasajeros por año.

Dicho Plan Nacional de Desarrollo, también indica que, a pesar de los enormes retos, en el siglo XXI se ha logrado avanzar en cerrar la brecha. En lo concerniente a los aeropuertos, en los primeros años de la presente década se avanzó en la consolidación y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria a través de 62 intervenciones estratégicas en aeropuertos no concesionados y de obras de modernización en los 17 aeropuertos concesionados. Destaca también la entrada en servicio de nuevas terminales nacional e internacional de pasajeros de aeropuertos tales como: el Dorado. En materia de seguridad aérea, no se presentó ningún accidente de aviación comercial regular ni fatalidades en el transporte comercial de pasajeros [CITATION Dep152 \p 101 \n \t \l 9226].

Sin embargo, se reconoce en el plan la necesidad de implementar mecanismos para garantizar el acceso aéreo para aquellas comunidades que carecen de este medio de transporte. Como también, fortalecer los estándares de seguridad aérea pensando en un eventual aumento de la demanda

Entre las estrategias establecidas por parte del gobierno nacional, se destacan: mantener el ritmo de inversión en los aeropuertos de las grandes ciudades y de las ciudades intermedias, a través de contratos de asociación público privada, con el objetivo de aumentar la capacidad, mejorar la calidad del servicio y permitir la conectividad nacional e internacional [...] avanzar en la regulación y modernización de equipos aeronáuticos [CITATION Dep152 \p 148 \n \t \l 9226].

Por otra parte, la elección del presidente de la república de Colombia, Iván Duque Márquez en el año 2018, se presentó un nuevo plan de desarrollo “Pacto por Colombia, pacto por la paz”, que se desarrollará en los años 2018-2022, este plan de gobierno invertirá 44,6 billones de pesos para incentivar varios sectores que promuevan la economía colombiana. Uno de los departamentos del caribe con mayor inversión es Bolívar, el cual cuenta con la terminal aeroportuaria Rafael Núñez. “Bolívar: algunos de los proyectos priorizados para este departamento son: [...] Modernización del aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena” [CITATION dep19 \l 9226].

Además, se enfatiza en este plan de desarrollo de gobierno la implementación de estrategias que sigan contribuyendo a la conexión de regiones del país e incentiven el turismo colombiano, por medio del mejoramiento de infraestructuras físicas lideradas por el ministerio de industria y comercio. Esto, con el propósito de impulsar el turismo considerado como el nuevo “petróleo colombiano”, y mejorar las condiciones de vida del país, ya que este sector además de promover una economía sostenible, genera empleo para las comunidades en Colombia.

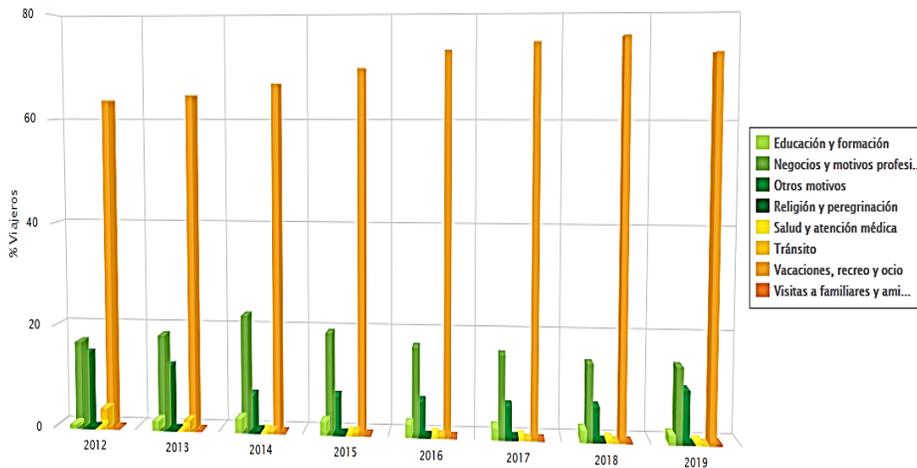
- **Inversión:** Las inversiones en infraestructura aeroportuaria permitirá una mejor movilización de los turistas, ya que de acuerdo a la revista “la republica”, se tendrá una inversión de 3,8 billones en el año 2022 en materia infraestructural.

- **Aeropuerto El Dorado:** La inversión de \$420.000 millones para la ampliación de 480 metros cuadrados favoreciendo los diferentes muelles nacionales e internacionales que permitirá la conexión de más de 40 millones de pasajeros anualmente facilitando el tráfico aeroportuario.[CITATION EIE17 \l 9226]
- **Aeropuerto Rafael Núñez:** Este aeropuerto está próximo a recibir la aprobación para la construcción como lo comunica la Agencia Nacional de Infraestructura ya que este aeropuerto sería el más moderno de Colombia que comenzara desde nada y siendo aprobado se iniciara la pre construcción en el año 2020, siendo uno de los mejores de Colombia a igualdad o mejor que el dorado, ya que este contara con una tecnología de vanguardia y toda la sostenible requerida para la movilidad, el aeropuerto será ampliado y modernizado por medio de una APP (Asociación Publico Privada).
- **Aeropuerto José María Córdova:** No obstante, como se mencionó anteriormente los aeropuertos se encuentran en mejora y sus fortalezas cada vez demuestran la capacidad que tienen, para tomar el control del turismo, ya que cada vez tienen mayor fuerza en el territorio nacional colombiano.

2.1.3 Evolución del ingreso de turistas extranjeros

Grafica 2. Motivos de Viaje de extranjeros a Colombia. 2012-2019

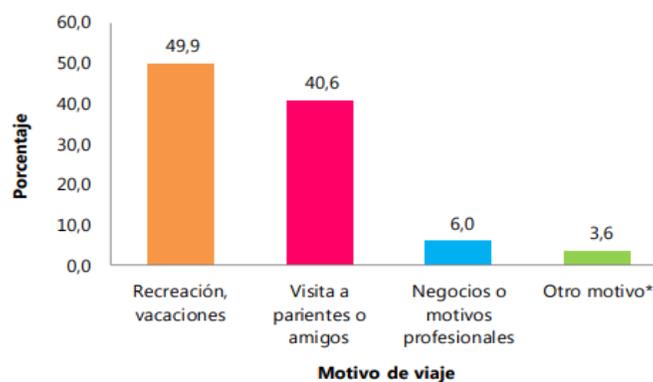
Fuente:



Migración Colombia- Cálculos OEE-MINCIT (2012-2019).

De acuerdo con el Ministerio de Industria y Comercio el mayor motivo de viaje hacia Colombia, es por vacaciones recreación y ocio, a pesar de la leve reducción del turismo en el periodo 2018 y los ocho meses que tiene el 2019, se puede observar en la gráfica que dentro los periodos del 2012 al 2018 esta barra cada vez se hace mayor, y esto es debido a las inversiones del gobierno en el sector y eventos realizados en Colombia por parte de empresarios con la compañía de Pro-Colombia.

Grafica 3. Motivo de viaje enfoque 2019



Fuente: DANE, Encuesta de Gasto Interno en Turismo (EGIT).

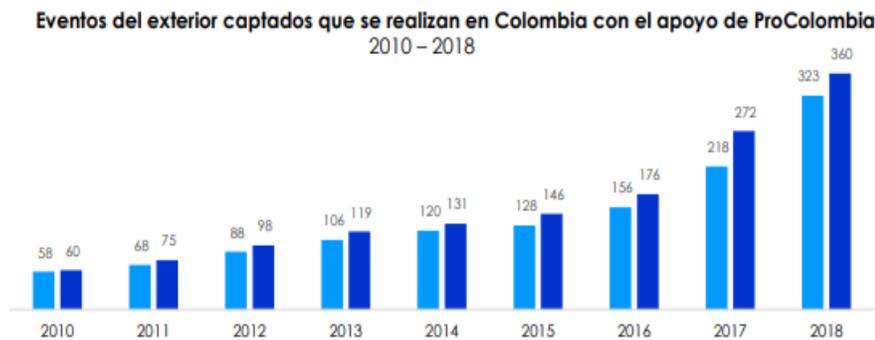
Nota: * La categoría otro motivo incluye: Educación y/o formación, salud y atención médica, religión - peregrinaciones, compras y otros.

Nota: ** último viaje realizado

Fuente: [CITATION DAN19 \l 3082]

Esta grafica evidencia que las personas viajaron más por recreación, vacaciones (49,9%), que por visita a parientes o amigos (40.6%), y que por negocios o motivos profesionales (6.0%). Esto indica que hay una amplia actividad turística por parte de las personas, ya que genera un aumento año tras año de cultura por conocer, disfrutar y salir de un ambiente cotidiano. Por lo tanto, como se mencionó anteriormente, el turismo cada vez va en crecimiento y esto exige inversiones tendientes a mejorar la capacidad, eficiencia, infraestructura y demás aspectos.

Grafica 4: Eventos del exterior captados que se realizan en Colombia con el apoyo de ProColombia. 2010-2018



Fuente: Empresarios-ProColombia

Ahora bien, enfocándonos más en las estaciones aeroportuarias de Colombia, hubo también tráfico y crecimiento, basándonos en los datos del ministerio de Comercio, Industria y Turismo las personas no residentes de Colombia que llegaron al país en modo aéreo, cada vez va aumentando ya que, desde el periodo del 2014 al 2018 se nota un aumento en la movilización de las personas por este medio

Grafica 5: tráfico de personas en los aeropuertos



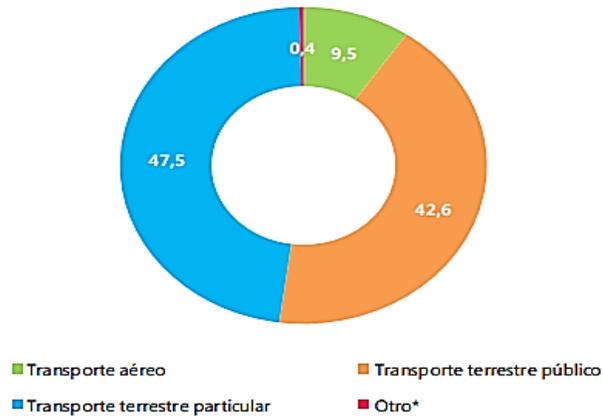
Fuente: Migración Colombia- Cálculos OEE-MINCIT (2014-2019).

Otro índice de motivos de viaje, lo da el DANE, donde muestra que, para el trimestre del año 2019, los principales motivos de viaje que reportaron las personas que realizaron turismo dentro del país fueron: recreación, vacaciones y visitas a parientes o amigos; a continuación, veremos un gráfico donde explicara mejor estos porcentajes de viajes de turismo.

Ahora bien, hablando un poco de transporte, el modo de transporte más usado es el terrestre particular, ya que hay bajos costos en el tiquete y el desplazamiento es más rápido usado por personas que viven en lugares o zonas que todos los días tienen que viajar por carretera para llegar a sus casas, pero hablando del transporte aéreo es el menos usado en el día a día, ya que su uso es para casos urgentes, y para ubicaciones lejanas que en tiempos es mejor viajar en avión, como también en paseos familiares en temporadas, y claro está que no es usado por una persona todos los días para ir a su casa, no se frecuenta usar.

A continuación, se muestra una gráfica donde se distribuyen los transportes más usados y otros:

Grafica 6: Medios de transporte más usados entre destinos en Colombia 2018.



Fuente: DANE, Encuesta de Gasto Interno en Turismo (EGIT).
Nota: * La categoría otro incluye transporte acuático y otros.

Fuente: [CITATION DAN19 \l 3082]

En esta grafica resalta que el transporte aéreo es menos usado como se dijo anteriormente, pero puede haber diferentes alternativas del transporte de turistas como lo es el terrestre y otros, que generan un valor importante en el momento de trasladar pasajeros desde origen a algún destino turístico y también hasta su regreso a casa.

Como conclusión, se puede decir que el transporte de pasajeros de lugares cercanos se realiza por vía terrestre y lugares lejanos se realiza por medio de transporte aéreo, lo que es beneficioso para las personas, ya que no se demora mucho (tiempo), pero el costo es más alto. También es importante decir que el transporte aéreo como disminuye tiempo, las personas se movilizan en este para cosas urgentes, reuniones, eventos, etc.

2.1.4 Gasto en turismo interno (GIT)

En el gasto de turismo interno, se puede decir que son gastos que dejan los turistas en nuestro país, como lo son el alojamiento, comida, paseos turísticos, compras en centros comerciales, servicios, entre otros.

A continuación, veremos un cuadro donde nos explica que 24 ciudades son participes de estos ingresos al país y nos colocan el total de estos ingresos:

Tabla 1: Gasto promedio diario por turista en Colombia

Rubros de gastos	Gasto promedio
Alojamiento	16.711
Transporte terrestre (hacia y desde el destino)	12.794
Alimentos y bebidas	20.219
Bienes de uso personal	1.865
Servicios culturales y recreacionales	2.590
Souvenirs, artesanías, y/o regalos	2.510
Otros gastos*	15.827
Total 24 ciudades y áreas metropolitanas	72.517

Fuente: DANE, Encuesta de Gasto Interno en Turismo (EGIT).

Nota: * La categoría otros gastos incluye transporte aéreo (hacia y desde el destino), transporte público en el lugar visitado y otros gastos relacionados con el viaje.

Nota: Los resultados del gasto per cápita día corresponden a los gastos por línea de rubro y están asociados a todas las personas que participaron del gasto.

Fuente: [CITATION DAN19 \l 3082]

Se puede observar que el total de gastos promedio que entran al país son uno \$72.517 diarios, lo que indica que si hacemos una suma de los 365 días por ese valor nos da un alto valor de dinero (\$ 26.468.705).

Ahora, miremos el gasto interno por motivos de viaje, que es relevante mirarlo, ya que se pueden realizar diferentes actividades y claro está que se debe mirar esos ingresos a la hora de tener unas vacaciones, una visita importante y también asuntos laborales. En la siguiente tabla se puede observar más ampliamente lo anterior dicho:

Tabla 2: Gasto interno en Turismo

Motivo de Viaje	Gasto promedio
Negocios o motivos profesionales	189.201
Recreación-vacaciones	82.699
Visita a parientes o amigos	38.271

Fuente: DANE, Encuesta de Gasto Interno en Turismo (EGIT).

Fuente:[CITATION DAN19 \l 3082]

Según esta tabla los gastos de motivo de viaje se evidencian principalmente en los negocios y motivos laborales ya que el gasto que se genera allí es de \$189.201, esto quiere decir que las personas viajan constantemente es por motivos laborales, ya que pueden ingresar, hospedarse un día o varios, y luego se dirigen a su punto de destino.

En el país también se da el excursionismo por parte de viajeros que ingresan a nuestro país, estos igualmente generan gastos como lo es el alojamiento, alimentación y otros aspectos, en la siguiente tabla se observa de forma más amplia lo anterior.

Tabla 3: Gasto interno en turismo por tipo

Rubros de gastos	Gasto promedio
Transporte (hacia y desde el destino)	16.767
Alimentos y bebidas	19.614
Servicios culturales y recreacionales	2.733
Otros gastos*	8.628
Total	47.741

Fuente: DANE, Encuesta de Gasto Interno en Turismo (EGIT).

Nota: * La categoría otros gastos incluye Transporte público en el lugar visitado, bienes de uso personal, souvenirs, artesanías y/o regalos, y otros gastos relacionados con el viaje.

Fuente: [CITATION DAN19 \l 3082]

Analizando un poco la tabla, estos gastos presentados, son del día a día, donde el total de gastos es \$47.741, lo que genera que en todo el año se dé un alto índice porcentual de este tipo de turismo. Y genera más o menos al año \$17.425.465.

Para concluir este ítem, es importante resaltar, que los gastos internos son muy importantes para el país, ya que con este consumo que se genera por los turistas incrementan porcentualmente para los índices económicos, sociales y culturales del entorno colombiano.

2.1.5 Origen y destinos de viaje

- **Origen y Destino:** En el caso del aeropuerto Dorado cuenta con uno de los flujos de movilización más importante del país y Latinoamérica, además su ubicación en la capital colombiana, lo que lo hace ser más importante en temas de tráfico aéreo, contando con una ampliación que permitirá el ingreso de más de 40 millones de pasajeros para su facilidad al momento de realizar las diferentes escalas.
- **Distancias y destinos:** En el caso del José María Córdova, ha acortado distancias con la ciudad de Medellín, considerada como una de las mejores ciudades del turismo corporativo, por otro lado, Rafael Núñez por su cercanía

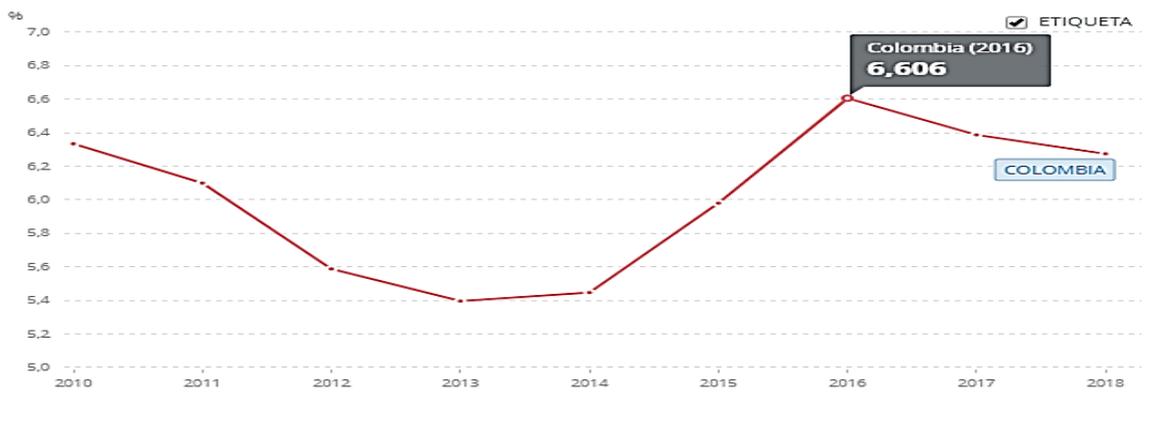
con las costas colombianas es uno de los destinos favoritos de los turistas, por lo que el tránsito en este aeropuerto es constante.

Para concluir es importante decir que los aeropuertos que estamos analizando, son aeropuertos que manejan altos flujos de movilización de turismo y comercio en el país y Latinoamérica, como también que son los principales aeropuertos, ya que por ejemplo uno está ubicado en la capital de país, otro en las costas colombianas y el otro es central para viajes internacionales.

2.2 Obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos en materia de comercio internacional.

Hoy en día Colombia posee diferentes escenarios en cuanto a los obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos del país. Colombia es un país que, desde hace varios años ha mantenido una senda de crecimiento aceptable en cuanto a su economía que se puede identificar en la siguiente gráfica:

Grafica 7. Tabla economía y crecimiento

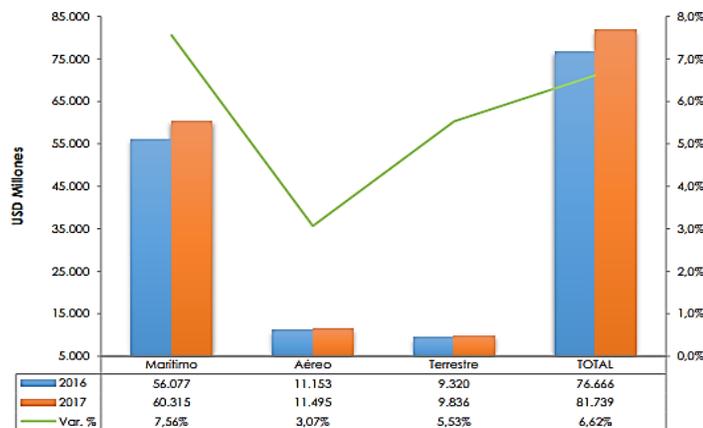


Fuente: (Banco mundial, 2019)

Sin embargo, la economía del país arrastra consigo una serie de aspectos que la debilitan y limitan su crecimiento potencial: de acuerdo con el DANE la tasa del desempleo se localizó en el mes de agosto del 2019 en 10,8 %, (Corruption preceptions index 2018), posicionó al país colombiano en el puesto 36 en el ranking mundial señalando que ha empeorado

durante los años , el cambio climático que cada vez está tomando parte del comercio, ya que por la gran deforestación mundial, no solamente afecta a los países desarrollados, sino también a los subdesarrollados como Colombia, que sus principales productos a exportar son primarios por lo que las constantes lluvias y sequias han afectado los cultivos de los campesinos y las exportaciones del país, además, de acuerdo con migración Colombia, la situación política del país vecino Venezuela ha promovido la migración de estos ciudadanos al territorio colombiano, por lo que hoy se encuentran registrados 1.032.016 venezolanos en el país, otro factor a mencionar es la falta de infraestructura en algunas zonas que no permiten el acceso a ciertos lugares que pueden dinamizar la economía.

Grafica 8: Comercio internacional por vía de transporte. Colombia 2017



Fuente: [CITATION Ana18 \l 9226]

El transporte aéreo, como medio para enviar las exportaciones a sus respectivos destinos, ocupa el segundo lugar, pero es notable la enorme diferencia que existe entre el transporte marítimo y el transporte aéreo ya que el marítimo ocupa el primer lugar. Para el año 2017, el marítimo movilizó un 60.3% mientras que el aéreo un 11.5%. Sin embargo, se evidencia un crecimiento del 3% entre el 2016 y 2017. Por lo tanto, es notable que el transporte aéreo de carga tiene un fuerte potencial en el país, debido a diferentes características y factores el transporte aéreo se detiene en cuanto a su crecimiento. Debido a esto en el capítulo que continúa se identificaran diferentes fortalezas y obstáculos en materia de transporte internacional de carga.

2.1.1 Obstáculos en comercio aéreo en Colombia y sus principales Aeropuertos.

Unos de los principales obstáculos en los aeropuertos para la exportación e importación de mercancías es la falta de zonas especiales adaptadas para el cargue y descargue de las mercancías, lo cual retrasa la salida e ingreso de las mismas, considerando este obstáculo como uno de los problemas en los principales aeropuertos, ya que los costos y la competitividad se va volviendo cada vez más alta por las demoras en los aeropuertos, estos problemas se ven continuamente en los tres principales aeropuertos, siendo este un obstáculo tan notable en el Aeropuerto José María Córdova y el Dorado que son los más transitados para la exportación de mercancías a nivel internacional. Estos han tenido desde el año 2017 diferentes ampliaciones que comprometen en primer nivel la carga y descarga para las mercancías ya que estas tendrán zonas únicas de inspección con las autoridades principales encargadas del proceso logístico como: la DIAN, ICA, INVIMA y Policía Antinarcoóticos encargados de realizar la revisión de la carga para que esta misma pueda continuar con su destino de manera más eficiente.

- **Capacidad de carga del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro.**

Las inversiones que se han realizado en el aeropuerto para la zona de carga, comprometen de igual manera altas tecnologías y la seguridad en las operaciones cargueras de los aeropuertos, siendo la cadena logística aérea una de las que promueve el gobierno nacional para construir ya que esta es una gran oportunidad para el comercio de cada región, la zona de carga del José María Córdova ya está ampliada en un 88% lo que ha generado una reducción de costos y tiempos en el transporte de la zona del país y para evacuar a nivel internacional, adecuando diferentes servicios de carga y bodegas.

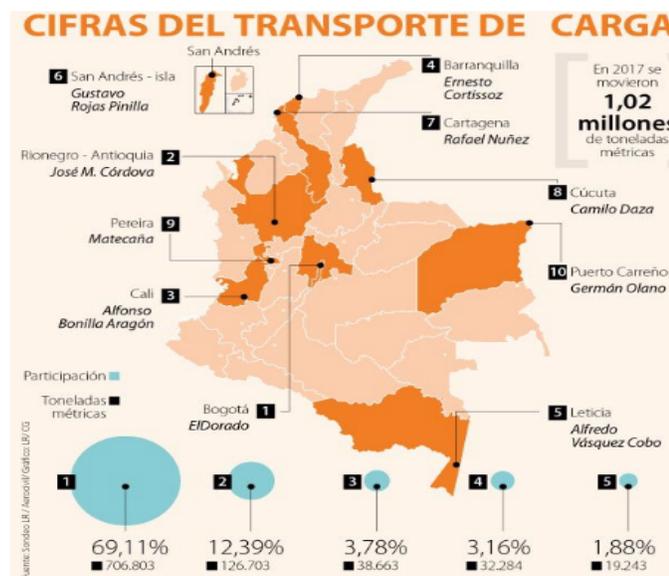
Entre los productos con mayor transición por el aeropuerto son las flores, ya que se consideran principales en el tránsito de este mismo, los destinos más transcurridos para este son Estados Unidos y con un mayor porcentaje de los envíos para : Reino Unido, España, Japón y entre otros, es por esta razón que entre la ampliación de la zona de carga se incluyó una adecuación de 3.000 metros para cuartos fríos debido a que estos son los adecuados para el almacenamiento de mercancías como las flores y de esta forma se permite un mejor

manejo de esta y otras cargas que son especialmente agrícolas.[CITATION MiO18 \l 9226].

- **Capacidad de carga del Aeropuerto El Dorado de Bogotá.**

La capacidad de carga de este Aeropuerto también tuvo sus diferentes cambios estructurales para la ampliación de la zona carguera, la ampliación que se realizó para el centro de servicios de los usuarios de Amazon en este país, convierte a Colombia en uno de los focos principales para el tránsito de mercancía el cual llamó la atención y no solo esto sino también la necesidad de una nueva inversión que le brinda posibilidad al país de convertirse en el principal lugar de centros logísticos para la compañía, siendo una obligación tener esta ampliación ya que si en el año 2017 transitaron por este Aeropuerto aproximadamente 706.803 toneladas métricas de mercancías con este nuevo centro de Amazon se incrementaría un alto porcentaje que no se puede dejar desperdiciar por la falta de capacidad para el descargue de las mercancías, dado el alto flujo de mercancías si esta nueva zona de carga no cumple con las necesidades para el volumen de estas mercancías, se estaría pensando en el Aeropuerto el Dorado 2 que brindaría una capacidad de carga mayor que el primero.

Ilustración 4. Cifras del transporte de carga



Fuente:[CITATION LRL18 \l 9226].

El Aeropuerto el Dorado es el principal aeropuerto con más tránsito de mercancías movilizándolo, en el 2017; 1,02 millones de toneladas de mercancías acaparando el 69,11% del transporte aéreo de Colombia para el comercio. Es de resaltar que más del 78% de la carga en el país, se moviliza en los aeropuertos de las cuatro principales ciudades y centros productivos de Colombia: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla.

Si se realiza una comparación se puede resaltar que los siguientes en la lista también tienen diferentes puntos a favor, y que debido a estos son categorizados entre los 6 primeros como lo es el aeropuerto de Cali que también se encuentra reconocido como uno de los más importantes en el transporte de carga y en operaciones aéreas después del José María Córdova y El Dorado y al cual se le realizaron ampliaciones para tener una mayor capacidad en el momento de recibir a los diferentes turistas que transitan por esta ciudad, como lo indica la imagen el siguiente aeropuerto en la cuarta posición es el de Barranquilla el cual está situado en esta posición debido a su importancia tanto como en años atrás que logro ser el aeropuerto más importante de Colombia y como ahora que no deja de ocupar los primeros puestos tanto en el transporte de pasajeros y en el de carga, finalizando con el quinto puesto se encuentra el aeropuerto de Leticia y se puede resaltar que entra en esta clasificación ya que se encuentra en medio del Amazonas lo que le genera un mayor tránsito de carga y pasajeros debido a la necesidad de ser el medio de transporte más factible en esta ubicación geográfica.

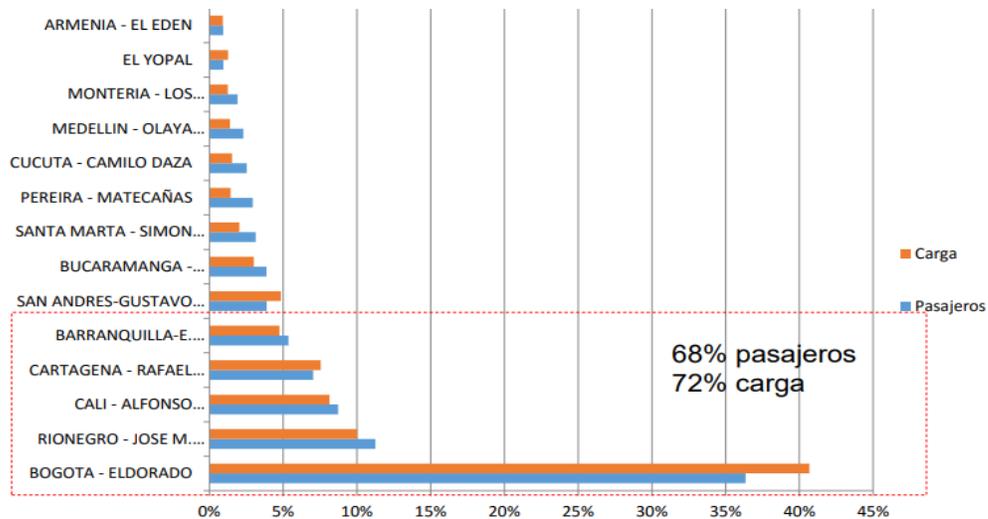
- **Capacidad de carga del Aeropuerto Rafael Núñez.**

La terminal aeroportuaria de la ciudad de Cartagena se ha concentrado en temas de turismo, añadiendo la cercanía en la misma ciudad de Cartagena el puerto marítimo, el cual genera que el aeropuerto Rafael Núñez cuente con poca capacidad y movilización de mercancías. Sin embargo, a pesar de lo anterior, Rafael Núñez, no deja de contemplar la importancia de tener una zona de carga adecuada, como lo informa la Aerocivil de 10.435 toneladas que pasan aproximadamente por el Aeropuerto solo 310 toneladas son de carga internacional.

De igual manera, cabe mencionar el desempeño de su área de carga, ya que, en el año 2015 de acuerdo a FEDESARROLLO se destacó entre los mayores aeropuertos del país con

mayor concentración de pasajeros y cargas. El cual todos los aeropuertos destacados sumaron el 72% de carga movilizada en el país colombiano.

Grafica 9. Concentración de pasajeros y carga del país.



Fuente: (FEDESARROLLO; 2015)

2.1.2 Exportaciones totales de los aeropuertos.

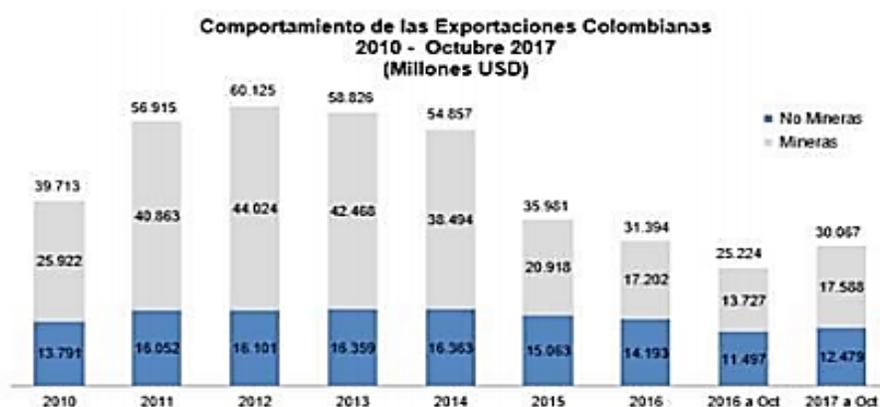
Colombia es un país que posee una gran cantidad de bienes y servicios para los mercados internacionales, que son exportados a diferentes partes del país, lo que conlleva a que los principales aeropuertos del país estén debidamente adaptados para alcanzar a cumplir con la cuota promedio de exportaciones.

Hoy en día, se maneja un alto índice de exportaciones en los tres principales aeropuertos elegido, pero más que todo en el Dorado de Bogotá y el José María Córdova de Rionegro, por su cercanía a las mayores ciudades comerciales Bogotá y Medellín, genera que los exportadores usen frecuentemente estos dos aeropuertos. Por una parte, se identificará un

aproximado de las mercancías que transcurren por estos aeropuertos para ser exportadas a los diferentes destinos que se esperan identificar de igual manera.

A continuación, veremos algunos datos de exportaciones totales de Colombia y luego las diferentes exportaciones que salen por los aeropuertos antes mencionados que serán principalmente El dorado de Bogotá, José María Córdova de Rionegro y sin dejar a un lado, aunque no sea uno de los principales el Rafael Núñez de Cartagena:

Grafica 10:Exportaciones Colombianas 2010-2017



Fuente: DANE, MinCIT, cálculos ProColombia

Fuente: [CITATION Pro17 \l 3082]

En esta gráfica se puede analizar que el comportamiento de las exportaciones colombianas desde 2010 hasta el 2017, no han sido de la mejor manera ya que desde el año 2014 hasta el 2016 tuvieron una disminución, al pasar de USD\$ 54.587 millones en total a USD\$ 25.224 millones, aunque en el 2017 aumentaron notablemente en un 4% aproximadamente, para obtener un valor de USD\$ 30.057.

Tabla 4. Cinco productos más exportados.

PRODUCTOS	PORCENTAJE EXPORTADO
Petróleo: crudo de petróleo o minerales bituminosos	28%
Hullas: Briquetas, Ovoides y combustibles sólidos similares obtenidos de la hulla	20%
Café: Tostado, descafeinado, cascara y cascarrilla de café,	6,9 %

sucedáneos del café que contenga café en cualquier proporción	
Oro: incluido oro platinado, en bruto, semielaborado o en polvo	3,7 %
Flores y capullos: Cortados para ramos o adornos, frescos, secos, blanqueados, teñidos, impregnados o preparados de otra forma	3,6 %

Fuente: (Elaboración propia, en base a la OEC (the OBSERVATORY of ECONOMIC COMPLEXITY); 2017)

En los aeropuertos se evidencian este tipo de productos, donde predominan los 5 productos más importantes que se exportan por vía aérea, los cuales son:

Ilustración 5. Cinco primeros productos exportados



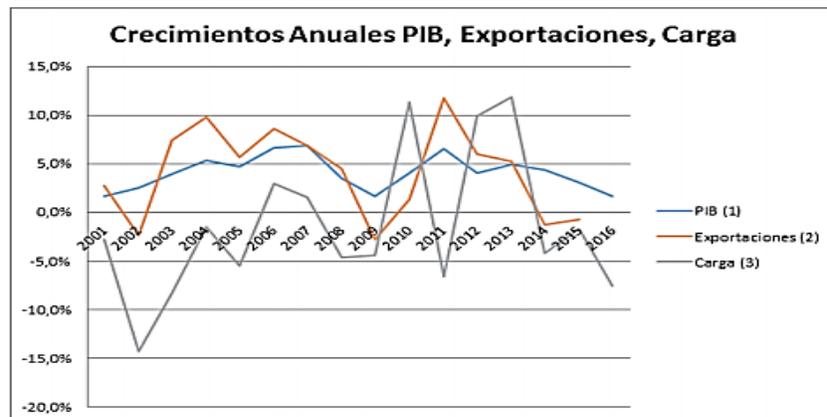
Fuente: [CITATION Aer17 \l 3082]

El mercado colombiano de carga internacional a su turno crece en exportaciones 6,29% para un total de 401.430 toneladas, pero cae en importaciones 1,67% con un total de 209.223 toneladas (AEROCIVIL, 2017). Es evidente que sectores de producción como la floricultura colombiana con sus ya más de 4 décadas de operación eficiente no habrían existido sin el servicio de carga aérea que paulatinamente se fue estructurando hasta generar en el país el mayor nodo de transporte de carga aérea de América Latina y el Caribe (Eldorado) que de largo sobrepasa a los aeropuertos que podrían competir con el cómo son

Sao Paulo y México. Y este lugar de privilegio se ha logrado durante ya varios años sin que aparezca un reto al mismo. [CITATION Aer17 \l 3082]

Por otro lado, es importante mencionar que el crecimiento de las exportaciones de carga es importante para el trabajo, ya que genera un valor en porcentaje que permite observar la evolución año tras año, con el PIB colombiano y el de exportación de carga.

Gráfica 11. Crecimiento anual de exportaciones de carga



Fuente: [CITATION Aer17 \l 3082]

Una Conclusión importante es que hoy en día, el medio de transporte aéreo y la exportación de carga por aeropuertos genera más costo, pero se ahorra tiempo, son puntuales y tienen cobertura global, lo que significa que si se envían mercancía más pequeña es más fácil llevarla por avión que por otro transporte lo que genera que las exportaciones de mercancías por aeropuertos sean más altas, pero los precios de flete y seguro sean más altos, por eso es que los exportadores casi siempre prefieren enviar más carga en otro tipo de transporte, ya que es un ahorro grande para este.

También es importante decir, que en el transporte aéreo se enfocan en dos cosas principales: pasajeros y carga, lo que genera que en algunas ocasiones que los pasajeros lleven su propia mercancía (declarada) a algún lugar de destino.

2.1.3 Índice de tráfico aeroportuario

En el índice de tráfico aeroportuario es alto, ya que se pueden manejar tráfico de personas y tráfico de mercancías, lo que conlleva a que cada viaje y trayecto que se hace, genere un índice en comercio y turismo.

Este tráfico portuario se relaciona directamente con *curriers* (correo de mensajería expresa), donde son envíos “simples”, y de pequeña cantidad llamada carga regular, ya que muchas empresas como lo son Amazon, usan mucho este tipo de transporte, lo que genera altos índices de tráfico.

Las fuentes usadas en este tipo de datos con administrativas, ya que genera registros de datos para la producción de estadísticas globales; un documento característico en el transporte de carga aérea es la guía aérea o también conocida como *airway bills* que se usan para saber qué tipo de mercancía, peso, volumen, etc.

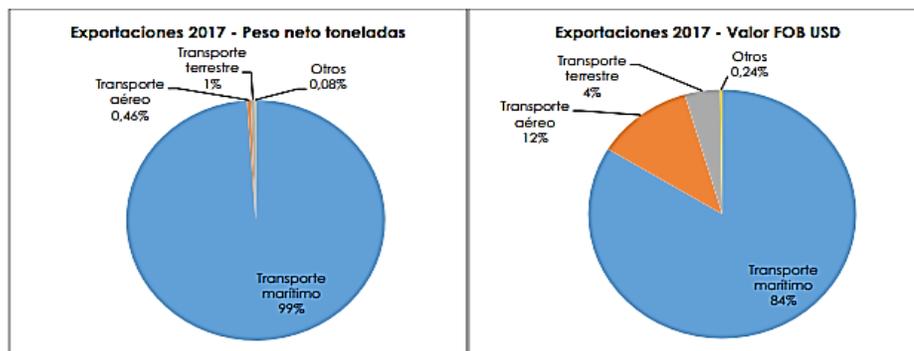
Casi siempre las aerolíneas usan una oferta de tráfico aéreo para medir y conocer los cupos que se tienen de viaje y algunas veces viajan mercancías y pasajeros a la misma vez.

De igual manera, se evidencia el tráfico aeroportuario con las exportaciones vía aérea:

Grafica 12. Exportaciones por vía aérea

EXPORTACIONES POR VÍA AÉREA			
Rubro	2016	2017	Var. %
Peso neto, toneladas	655.644,76	703.638,63	7,32%
Valor FOB USD (millones)	4.209,92	4.429,48	5,22%

Fuente: Analdex, con datos de Legiscomex



Fuente: Analdex, con datos de Legiscomex

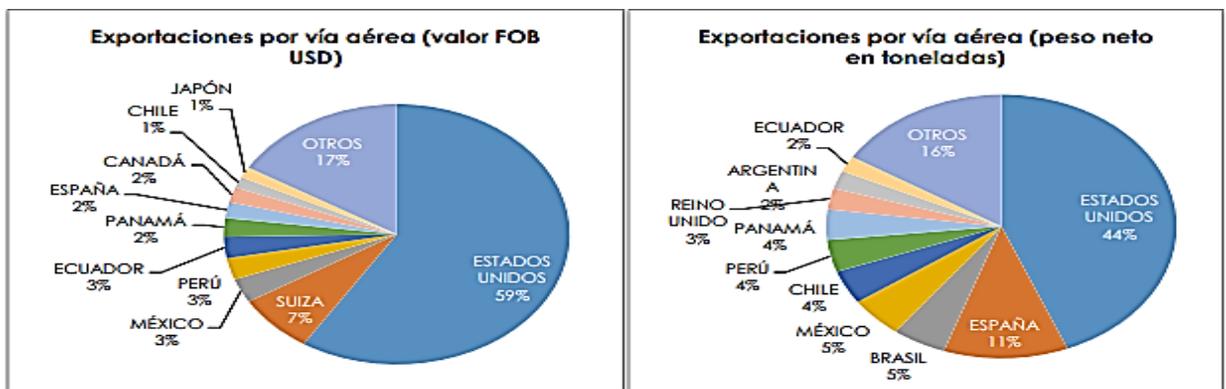
Fuente: [CITATION ANA17 \l 3082].

Las gráficas y en la tabla que las exportaciones del 2016-2017, aumentaron un 11.7%, en transporte aéreo por peso neto en toneladas, el valor de dólares y en pesos colombianos.

Por otro lado, están las exportaciones por destinos, Colombia es un país que usa maso menos el 59% del transporte por vía aérea, lo que genera que cada año crezca más su capacidad de envíos.

A continuación, se observará a que países se exporta por vía aérea, en valor FOB y peso neto en toneladas:

Grafica 13. Exportaciones por vía aérea.



Fuente: Analdex, con datos de Legiscomex

Fuente: [CITATION ANA17 \l 3082].

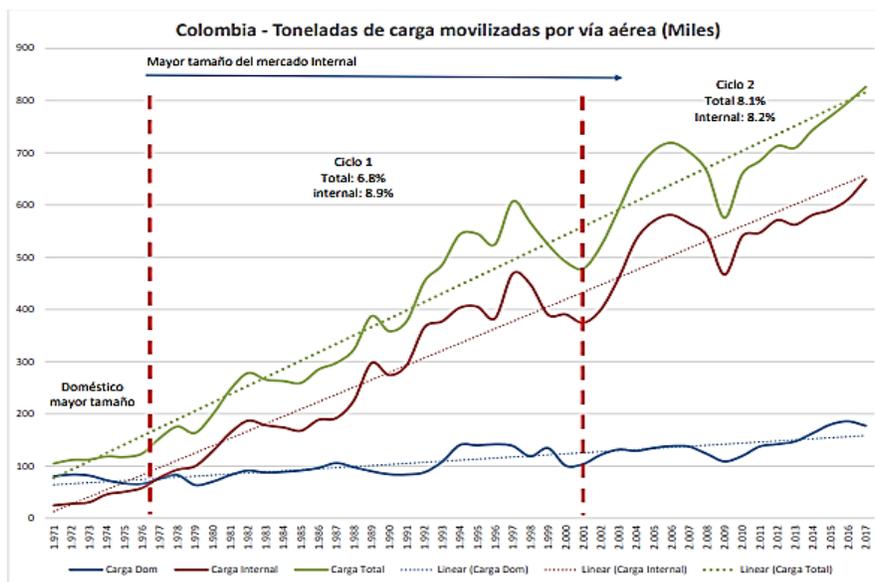
En peso neto los principales países son Estados Unidos, España y Brasil, el peso de las exportaciones a Suiza y Alemania y los países más dinámicos en crecimientos fueron España y Malasia.

En los bienes exportados por vía aérea fueron; oro, flores (rosas, claveles y pompones), etc.

2.1.4 Movilización de carga aérea

En la siguiente tabla se observa las cargas movilizadas por vía aérea:

Grafica 14. Toneladas de carga movilizadas por vía aérea



Fuente: [CITATION Aer18 \l 3082]

En la imagen se evidencia que al pasar los años hay una mayor actividad del mercado internacional, donde se tiene una alta influencia en la carga internacional, ya que la demanda por servicio es mayor y los costos son de menor demanda, ya que se encarece el flete y se compensan con los costos del vuelo, es decir, que entre más desequilibrio haya, habrá mayor impacto en los fletes.

Por otro lado, se encuentran los aeropuertos más importantes de carga, que son El Dorado de Bogotá, José María Córdoba, estos dos representaron maso menos el 80% de las actividades de carga nacionales en el país, lo que representa un incremento en el comercio aéreo más que los otros aeropuertos, aunque Cartagena mostro un alto rendimiento, pero en pasajeros. A continuación, se observa lo anteriormente dicho.

Tabla 5. Aeropuertos de salida de carga y pasajeros

AEROPUERTO DE SALIDA						
Aeropuerto	2016		2017		Var. % Pasajeros	Var. % Cargo
	Pasajeros	Cargo (toneladas)	Pasajeros	Cargo (toneladas)		
Bogotá - El Dorado	31.041.841	674.201	30.989.632	706.803	-0,17%	4,84%
Rionegro - José María Córdoba	7.684.593	128.254	7.619.740	126.703	-0,84%	-1,21%
Cali - Alfonso Bonilla Aragón	5.590.518	44.362	5.020.796	38.663	-10,19%	-12,85%
Cartagena - Rafael Núñez	4.378.058	10.362	4.708.709	12.161	7,55%	17,36%
Barranquilla - Ernesto Cortissoz	2.911.703	34.527	2.576.253	32.284	-11,52%	-6,50%
<i>Subtotal</i>	<i>51.606.713</i>	<i>891.706</i>	<i>50.915.130</i>	<i>916.614</i>	<i>-1,34%</i>	<i>2,79%</i>
<i>Otros</i>	<i>15.149.226</i>	<i>114.668</i>	<i>14.997.854</i>	<i>106.152</i>	<i>-1,00%</i>	<i>-7,43%</i>
Total	66.755.939	1.006.374	65.912.984	1.022.766	-1,26%	1,63%

Fuente: Analdex, con datos de Aeronáutica Civil de Colombia

Fuente: [CITATION ANA17 \l 3082]

2.1.5 Proyectos.

Colombia tiene como objetivo continuar la implementación de inversiones en proyectos que contribuyan a la dinamización de la economía, por lo que cuenta con algunos planes en mejoras en infraestructuras aeroportuarias a largo plazo que le podrían permitir una distribución de mercancías más eficientes.

El Dorado II es una de las grandes apuestas del gobierno, ya que sería un plan de urgencia para el aeropuerto principal Dorado que está teniendo un gran tránsito de mercancías y personas, no solamente del país sino de la región suramericana. Por lo tanto, este proyecto optimizaría la movilidad de factores y efectividad. Sin embargo, este proyecto ha quedado archivado, puesto que la ANLA (Asociación Nacional de Licencias Ambientales), no ha dispuesto los permisos necesarios.

Las proyecciones de los aeropuertos abarcan hasta el año 2030, con un aproximado de 60 contratos que se comenzaron a realizar desde el año 2017 tanto como para el aeropuerto el Dorado como para Rionegro.

Esta Autoridad concluye que el estudio de Impacto Ambiental y la información adicional entregada por la sociedad para el trámite de solicitud de Licencia Ambiental para el proyecto Aeropuerto El Dorado II es insuficiente para realizar una evaluación adecuada y generar un pronunciamiento de fondo en relación con la viabilidad o no del referido proyecto” [CITATION Com18 \l 9226].

Por otro lado, de acuerdo a sus páginas, oficiales José María Córdova y Rafael Núñez cuenta con renovaciones que les permitirán una optimización en las terminales aeroportuarias. Como:

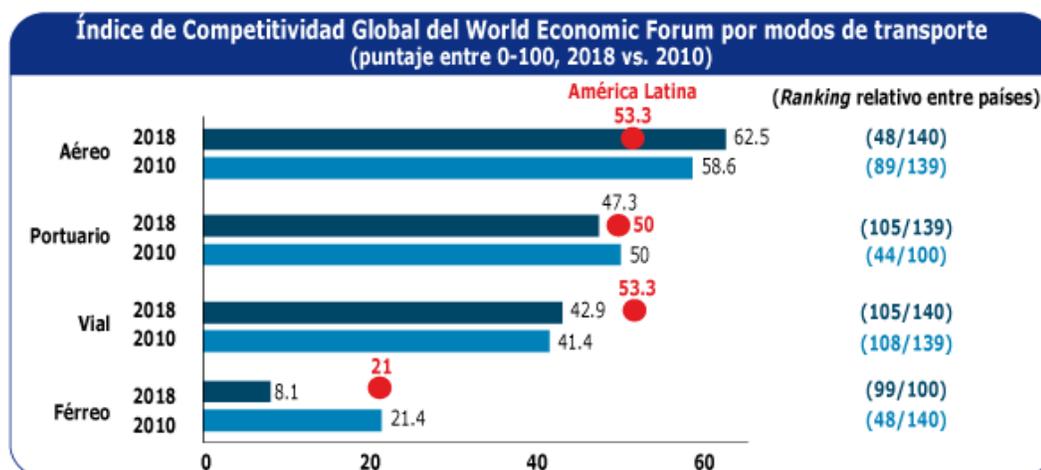
- Ampliaciones y remodelaciones de pasajeros y carga nacional e internacional
- Ampliaciones de plataformas internacionales
- Puntos de conexión y movilidad

2.2 Análisis de los obstáculos y fortalezas de los principales aeropuertos.

2.2.1 Competitividad en internacionalización global.

Como se ha mencionado anteriormente Colombia, hoy en día es considerado la puerta de Suramérica, ya que mucho tránsito aéreo internacional que es de norte a sur, utiliza como puente la terminal aeroportuaria el Dorado. Por lo que el gobierno ha apostado en la implementación de nuevas inversiones en temas de infraestructura aeroportuaria con el fin de dinamizar la economía.

Grafica 14. Índice de competitividad global



Fuente: (Datos basados en ANIF y WEF 2019).

Colombia, se ha destacado en temas de inversión en infraestructura aérea en latino américa, especialmente en aeropuertos como Dorado, Rafael Núñez, José María Córdova, por lo que de igual manera sobresale en competitividad en Latinoamérica, ya que en el WEF (*World Economic Forum*) se posicionó en el puesto número 48 en comparación a latino américa que según la ANIF (Asociación Nacional de Instituciones Financieras) tuvo un rendimiento del 53,3, por lo que el país se encuentra por encima de latino américa. Cabe agregar, que entre los años 2008 y 2010 se tuvieron alrededor de \$5 billones de inversión por el 0,1 % del producto interno bruto por año. Por lo tanto, se pudieron adecuar pistas, personal e implementar la ampliación del dorado. Como se pudo apreciar en la ilustración 3.

En Colombia ha existido gran demanda de los servicios de transporte aéreo, que ha sido mayor y más dinámico en el mercado internacional, principalmente se usa más la actividad floricultora que empezó a ser representativa en las exportaciones del país, y se ha mantenido en el tiempo. Se puede ver reflejado en las principales exportaciones (Ilustración 5).

A continuación, se observará una tabla, donde muestra el índice de competitividad global de 18 aeropuertos de Colombia:

Tabla 6. Índice de competitividad global de 18 aeropuertos de Colombia

		Índice de Mercado	Índice de Infraestructura	Índice de Costos	Índice de Tráfico	ICA
1	BOGOTA	100,0	100,0	53,6	100,0	88,4
2	CALI	86,0	46,1	100,0	33,7	66,4
3	RIONEGRO - ANTIOQUIA	94,1	59,2	80,0	32,1	66,4
4	BARRANQUILLA	77,9	42,5	77,6	23,5	55,4
5	MEDELLIN	86,0	17,5	68,4	10,3	45,5
6	BUCARAMANGA	72,0	18,5	70,2	11,6	43,1
7	CUCUTA	61,7	18,2	75,8	12,3	42,0
8	SANTA MARTA	51,7	10,1	83,3	6,4	37,9
9	MONTERIA	47,7	13,9	64,2	5,0	32,7
10	CARTAGENA	75,7	29,9	0,0	18,9	31,1
11	VALLEDUPAR	39,9	4,1	67,1	7,7	29,7
12	PEREIRA	58,3	6,8	40,2	13,2	29,6
13	SAN ANDRES - ISLA	8,7	11,9	47,6	34,6	25,7
14	ARMENIA	38,3	4,6	49,8	3,2	24,0
15	EL YOPAL	18,7	3,8	55,3	10,5	22,1
16	NEIVA	44,2	0,0	40,2	0,0	21,1
17	QUIBDO	3,7	6,1	64,7	5,2	19,9
18	LETICIA	0,0	13,9	42,4	11,6	17,0

Fuente: [CITATION Ast16 \l 3082]

En la tabla anterior se observa que el Dorado de Bogotá es el aeropuerto más competitivo del país, su potencial de mercado es alto ya que es una de las ciudades más pobladas de Colombia, con mayor actividad económica y es la capital de Colombia, luego se encuentra

el aeropuerto José María Córdova de Rionegro, que tiene límites con el Valle de Aburrá, sin embargo no es un aeropuerto tan potencial como lo es Bogotá, como su potencial de mercado y condiciones de infraestructura, en los siguientes puestos se encuentra el aeropuerto de Cartagena, cuenta con buena infraestructura en comparación con otros pero bajo tráfico, solo hay buen tráfico en temporadas altas (vacaciones) y por esta razón aumentan los costos rápidamente.

2.2.2 Análisis de competitividad.

El sector ha tenido un crecimiento importante en el número de pasajeros nacionales e internacionales movilizados, como también las cargas transportadas, que superan cada año sus indicadores de transporte. Estos índices hacen que haya mejoras en seguridad e infraestructura, impulsando así a diferentes aerolíneas que operan en el país. Hablando un poco de infraestructura aeroportuaria, esta ha estado muy ligada a cambios año tras año, ya que entre más mercancía y personas usan este medio de transporte ya sea para turismo, oficios de trabajo, entre otros, en los últimos años se ha hecho una gran inversión en este sector para satisfacer la demanda y mantener estándares de calidad que operan en Colombia.

Hay una parte importante de la competencia aeroportuaria, primero, los aeropuertos implican altos costos en la construcción de infraestructura necesaria para que este pueda ejercer actividad, como lo son las pistas, torres de control y otras más, por otro lado también constituyen de una operación logística muy alta, ya que se requiere coordinación de personal, materiales, y por último la coordinación que se debe ejercer en la parte de entrada y salida de pasajeros y de mercancías (si no hay ninguna de estas, ningún aeropuerto puede ejercer sus actividades aeroportuarias).

Es allí cuando se puede dar una competencia en aeropuertos, donde se ponen diferentes características, como son los servicios, la logística, el orden en que se maneje en estos, en chequeo de documentos, que todo esté al orden del día, para que en ningún momento haya

fallos altos en su sector aeroportuarios, ya que así no sería competitivo a la hora de hacer “comparaciones”.

En la competencia aeroportuaria, se debe mirar que aeropuertos son centrales, que aerolíneas están en la zona que los pasajeros más usen, que modalidades de carga frecuentan usar (entregar, recoger), y si es mejor para el usuario, (distancia, tiempo, y costos), porque también se puede mirar el caso de que, si sale a un similar valor, y el tiempo, para así tomar una buena decisión. En estos casos escritos anteriormente, la competencia que se da allí es entre aeropuertos y puede existir varios de tipos de competencia entre aeropuertos; como:

- **Competencia por proveer transporte en el mercado nacional:** esto es cuando dos vuelos están próximos y las personas pueden acceder a cualquiera de los dos, para así llegar al mismo lugar de destino.
- **Competencia por abarcar los pasajeros en tránsito:** los aeropuertos que están en una zona central, que recibe gran cantidad de pasajeros y carga y pagan por servicios en el aeropuerto, como bienes de consumo y servicios, pero la competencia es de aeropuerto y aerolínea.
- **Competencia entre operadores de carga:** esto va ligado al precio y a los operadores que tienen la cantidad y capacidad de cambiar entre aeropuertos y otro en el transporte de pasajeros.
- **Competencia entre destinos turísticos y de negocios:** la demanda que se usa en los aeropuertos con respecto al turismo y al comercio es grande ya que hay una alta demanda y afectan directamente a los costos que deben asumir los pasajeros y los comerciantes, esta competencia afecta al país y también a los aeropuertos, ya que se deben pagar derechos aeroportuarios al viajar y es un costo relativamente alto.

- **Competencia entre modalidades de transporte:** esto pasa mucho cuando las modalidades de transporte y servicios de comercio, compiten con el comercio valga la redundancia dentro del aeropuerto [CITATION Ast16 \l 3082]

De lo anterior, se deduce que la competencia que se tienen en los aeropuertos es alta, lo que genera que cuando se está demandando muchos pasajeros y cargas, los mismos aeropuertos compiten en tiempos y costos, lo que genera ciertos problemas en las mismas aerolíneas ya que las personas buscan una zona central para mejor desplazamiento.

Hablando de los aeropuertos principales como lo es el Dorado de Bogotá, es el aeropuerto que más pasajeros y carga maneja, ya que es un aeropuerto internacional y con las principales conexiones. En cuanto a la capacidad que tiene el aeropuerto el Dorado, no tiene una competencia de ningún aeropuerto en Colombia. Cuando se realizó la más reciente ampliación se miraron varias posibilidades de como ampliarlo, ya que esto significaba que había mucha demanda de pasajeros y carga día a día y hora tras hora, entonces era importante mirar cómo se podía ampliar este para así no tener los percances que se tenían anteriormente, como lo fue poca capacidad y mucho tráfico de pasajeros y carga, lo que generó que se hiciera un aeropuerto internacional más grande y con más comodidades.

El aeropuerto José María Córdova de Rionegro, es un aeropuerto, que tal y como se evidenció en el capítulo anterior, no tiene una capacidad tan alta de carga y de pasajeros, pero se considera el segundo mejor aeropuerto de Colombia, [CITATION Ast16 \l 3082]. El aeropuerto de Cartagena tiene una demanda de pasajeros, no tan grande como los anteriores mencionados. La afluencia de viajeros se relaciona con la temporada alta como vacaciones, ya que las personas buscan la costa, comodidad y conocer, por esto se maneja tanto tráfico de personas en este aeropuerto y la carga también se ve mucho ya que su punto geográfico evidencia mayor crecimiento de flujo de carga.

Otro tipo de competencia es la de destino turístico, ya que con este las tarifas en la aerolínea varía, como los derechos aeroportuarios por demanda de pasajeros y destinos turísticos.

En relación con lo anterior, la competitividad de los aeropuertos de Colombia, y a la luz de las propuestas teóricas de Michael Porter, cobra enorme validez cuando se habla de la ventaja competitiva de una empresa o un sector, es evidente que la competencia que se evidencia acá es la del sector aeroportuario y depende de la competencia que tenga cada empresa, como en costos, o diferenciación de producto, retomando a Porter: “hay cuatro áreas que estudian las fortalezas de las empresas, contexto para estrategia y competencia, condiciones de demanda, condiciones de factores e insumos e industria de soporte” [CITATION Ast16 \p 56 \l 3082].

Ahora bien, con respecto al índice de competitividad aeroportuaria en Colombia, se debe tener en cuenta la infraestructura, la calidad y costo de los servicios aeroportuarios del sector y del país. El índice del poder del mercado va ligado directamente a mayor población, mayor poder de compra y a mayor actividad económica habrá mayor demanda de transporte aéreo y servicios aeroportuarios.

La buena infraestructura es uno de los factores principales para cualquier transporte, ya que se necesita la infraestructura necesaria para todas las actividades que se deben realizar en el aeropuerto, como pistas, terminales, control de los aviones y conexión de transporte terrestre hasta el aeropuerto, es el índice de infraestructura donde se ven estos puntos anteriormente planteados, por lo tanto, el índice de costos busca mirar que tan costoso son los servicios aeroportuarios, ya que es fundamental para la competitividad como también las restricciones de horario ya que son obstáculos de las aerolíneas.

Concluyendo se puede decir que el índice de competitividad mide los resultados logrados en los aeropuertos por pasajeros y por carga, y algo importante es que entre más aerolíneas y rutas se usen, es más competitivo.

2.3 Análisis de los obstáculos de los aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Dorado de Bogotá y Rafael Núñez de Cartagena, bajo la metodología semáforo.

Ahora bien, la presente y última sección tiene por finalidad, a modo de síntesis, presentar y analizar tanto obstáculos como fortalezas de los aeropuertos en estudio, en pro de la internacionalización de país, bajo la metodología semáforo

- Análisis metodología semáforo**

Categoría	Excelente	Aceptable	Insuficiente
EL DORADO			
Competitividad	A pesar de algunas falencias de infraestructura se pudo notar la gran diferencia de la terminal aeroportuaria El Dorado frente a otras terminales en el país colombiano, ha destacado principalmente por su localidad en la ciudad de Bogotá su tránsito masivo de mercancías provenientes y con destino del exterior, que puede ser evidenciado con el reconocimiento de varios gobiernos anteriores por la urgente necesidad de ampliación de la estación por tráfico comercial y turístico. Además, Colombia destaca en competitividad aeroportuaria en sur américa siendo El Dorado su pilar o principal aeropuerto ya que el país cuenta con una posición estratégica en la región y cada año presenta crecimiento en sus tasas de tráfico portuario.		

<p>Infraestructura</p>		<p>El aeropuerto cuenta con deficiencia en la infraestructura interna de las terminales, cuentan con limitados espacios para la expansión. Sin embargo, hasta el día de hoy ha podido mantenerse su liderato frente a sus competidores de la región y nacional, cabe mencionar su próximo posible proyecto El Dorado 2 que le permitirá optimizar sus procesos infraestructurales internos.</p>	
<p>Capacidad de almacenamiento</p>		<p>La capacidad de carga y almacenamiento de este Aeropuerto también tuvo sus diferentes cambios estructurales con la ampliación de la zona carguera, la ampliación que se realizó para el centro de servicios de los usuarios de Amazon en Colombia, por lo que convierte al país en uno de los focos principales para el tránsito de mercancía el cual destaca en la nación y región suramericana, sin embargo, de tanto tránsito a través de la terminal aeroportuaria nace una nueva necesidad de inversión para la ampliación del Dorado. Ya que en el año 2017 se movilizaron alrededor de 700.00 mercancías, por lo que en los siguientes años se deberá tener en cuenta la necesidad de invertir si se quiere cubrir con la necesidad aeroportuaria del país y Suramérica, ya que con la capacidad actual quedaría en desventaja con países como Brasil y Chile que ya cuentan con diferentes proyectos aeroportuarios</p>	
<p>Conexiones</p>	<p>El aeropuerto con las principales conexiones en Colombia es el</p>		

	<p>Dorado, ya sea nacional o internacional. En este se gestiona más de un 35% de las operaciones aéreas principales del país. lo que conlleva a un 40% de los pasajeros nacionales y aproximadamente a un 78% de pasajeros internacionales que pasan por la capital bien sea para quedarse en ella o solo de paso para abordar a su próximo destino.[CITATION Car17 \l 9226].</p>		
<p>Capacidad de aerolíneas</p>	<p>La terminal el Dorado cuenta opera con diferentes aerolíneas nacionales, que a su vez tienen operación en todo el país. (evidenciado en la gráfica 1). Resaltando la importancia a Avianca el cual mantiene el liderato en la movilización internacional y nacional de pasajeros. Además de contar con aerolíneas nacionales, cuenta con internacionales. De acuerdo a su página oficial. cuenta aerolíneas como: América air lines, copa Airlines, Aeroméxico; Entre otros.</p>		
<p>Inversiones</p>		<p>El Dorado ha mejorado mucho en los últimos años, debido a grandes inversiones del gobierno colombiano en temas turísticos y comerciales. En 2014 al 2018 de acuerdo a ANI (Agencia Nacional de Infraestructura), ha incluido inversiones de 4,53 billones que han mejorado vías y al menos 15 estaciones aeroportuarias del país</p>	

		(Incluida el dorado), por lo que hoy en día hay y mayor conectividad en los aeropuertos. Añadiendo, sostenimiento de los proyectos por parte del expresidente Juan Manuel Santos y presidente actual Ivan Duque, en los planes de desarrollo. Sin embargo, estas ampliaciones e inversiones no son suficientes para cubrir la necesidad de la región suramericana ya que, se encuentran impedimentos ambientales por parte de la ANLA, en el mayor proyecto del Dorado. (Dorado II).	
Flujo de pasajeros y comercio	El aeropuerto Dorado cuenta con uno de los flujos de movilización más importante del país y Latinoamérica, además su ubicación estratégica en la capital colombiana, resalta su importancia en temas de tráfico aéreo. Principalmente, por el puente aéreo de sur a norte, por lo que muchos turistas que se desplazan en estas rutas, se ven obligados a detenerse en Bogotá. Y en temas comerciales, en muchas ocasiones es pasa lo mismo, ya que el puente aéreo permite a las aeronaves tener una verificación de seguridad y continuar con su ruta, además, de esto, El Dorado es la mayor terminal movilizadora de carga en el país. (Ilustración 3)		
Influencia económica en el país.	La influencia económica que tiene el Dorado no solamente, en Bogotá sino en el país colombiano es mucha, ya que, por		

	<p>temas de competitividad frente a otros puentes aéreos de Latinoamérica como Brasil, Panamá y Chile, se abarca temas igualmente de turismo en los países que a su vez aporta divisas al país, otro tema para resaltar es el empleo generado por el Dorado, de tanto tráfico de carga nacional e internacional. Cada vez se requiere más personal capacitado para el movimiento de carga, ya sea por optimización de procesos logísticos. Cabe resaltar, el factor empresarial. Al ser El Dorado un puente aéreo se reducen costos ya que se exportaría e importaría cargas de norte a sur de una manera directa.</p>		
--	--	--	--

Fuente: elaboración propia

Categoría	Excelente	Aceptable	Insuficiente
JOSE MARIA CÓRDOVA – RIONEGRO			
Competitividad	<p>A pesar de que el aeropuerto no se encuentre en los mejores puestos a nivel competitivo, se resalta los diferentes cambios que ha tenido en su infraestructura y agilidad para realizar los procesos de cargue y descargue influyendo en esto diferentes variables como, la ampliación de aproximadamente el 88%, ampliación que genera una capacidad mayor para la llegada y salida tanto de carga para el comercio como para los pasajeros en cuanto al turismo, desde</p>		

	años atrás el esfuerzo por ser competitivos es notable por tratar de superar estas falencias, con el fin de aprovechar de mejor forma oportunidades en materia comercial y en turismo.		
Infraestructura		El aeropuerto en su infraestructura con respecto a los diferentes puntos que se pudieron analizar a lo largo de esta investigación, aunque resaltando que Colombia históricamente presentaba un atraso considerable en materia de infraestructura en todos los aspectos como: puertos, carreteras, túneles y aeropuertos; la competitividad en Colombia facilita la integración y la conectividad con otros medios de transporte, pues es esencial para conectar y llegar a partes lejanas de distancia y geografía, no se puede dejar de resaltar las diferentes ampliaciones que se realizaron en el aeropuerto como se menciona en la investigación, pero es un punto muy considerable, debido a la competitividad en infraestructura de otros aeropuertos que a nivel internacional.	
Capacidad de almacenamiento		Esta variable cambio a favor del aeropuerto desde que se realizaron las ampliaciones en la infraestructura, ya que se le asignaron a la zona de carga una	

		<p>adecuación de 3.000 metros para cuartos fríos debido a que estos son los adecuados para el almacenamiento de mercancías como las flores, de esta forma se permite un mejor manejo de esta y otras cargas que necesitan almacenamiento especial, lo que genera una mejora en los tiempos de distribución ya sea en el territorio nacional y para sí distribución al exterior.</p>	
Conexiones		<p>las conexiones del aeropuerto se encuentran bien debido a la fluidez y facilidad con la que los turistas y los diferentes comerciantes pueden realizarlas, pero no dejando a tras la importante conexión que se tiene con el aeropuerto el Dorado, porque aunque el José Maria Córdova cuente con diferentes coberturas de vuelos, ocupa un puesto más bajo para la salida de vuelos a destinos con un tránsito más extenso y notando que debido a la poca fluidez que se tiene cuando las mercancías son descargadas y se les debe hacer su debida restricción, retrasan un poco las conexiones con otros vuelos y es debido a la falta de capacidad de almacenamiento.</p>	
Capacidad de aerolíneas	<p>En la dependencia de las aerolíneas se identificó un alto liderazgo por parte de unas aerolíneas en</p>		

	particular que se encarga de la movilización de los pasajeros las cuales son Avianca, LAN y Viva a nivel nacional (evidenciado en la gráfica 1). Se resalta la importancia a Avianca la cual maneja un monopolio en cuanto a comercio y turismo, siendo estas las aerolíneas que cuentan con mayor capacidad para el transporte de pasajeros y mercancías.		
Inversiones		Las inversiones realizadas en el aeropuerto son la representación de la cantidad de metros que se pudieron adaptar para las diferentes zonas de cargue y pistas adecuadas, inversiones que de acuerdo con la información de la agencia nacional de infraestructura, fueron aproximadamente de \$350.713 millones y generaron alrededor de 800 empleos directos, en los últimos años y resaltando las demás inversiones realizadas en el año 2010 al 2014 que fueron aproximadamente de \$109.699 millones. [CITATION LRL \l 9226].	
Flujo de pasajeros y comercio	Desde el año 2012 el flujo de turistas y comercio ha ido aumentando en gran manera, y todo esto es debido a las diferentes ampliaciones que le han realizado al aeropuerto para aumentar su capacidad, el alto flujo de pasajeros no es de una manera tan elevada como el de la capital(El Dorado), pero representa un acceso para conexiones		

	realmente importante, tanto para los que vienen a realizar labores comerciales y para los turistas.		
Influencia económica en el país.	La influencia económica que ha tenido el aeropuerto José María Córdova no es un cambio notorio solo para la ciudad de Medellín, es una influencia positiva para el país, ya que se genera una mayor fluidez de comercio y turismo y a su vez estos ocasionan una elevación de las balanzas económicas, entrando en competencia con diferentes aeropuertos como Chile, Brasil, Panamá y entre otros con los cuales no se contemplaba la posibilidad, debido a sus capacidades de infraestructura, entrando al país variedad de divisas que aumentan el nivel económico del país, aumentando la capacidad e infraestructura del aeropuerto se emplearon cantidades de personas no solo en el sector de construcción, sino también en las diferentes zonas para los pasajeros turistas y zonas de inspección comerciales, en donde cada una de estas personas con sus empleos ocasionan una influencia positiva en la economía.		

Fuente: Elaboración propia.

Categoría	Excelente	Aceptable	Insuficiente
AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ - CARTAGENA			
Competitividad			<p>Aunque el aeropuerto de Cartagena no cuenta con una alta ampliación de las zonas de comercio, a diferencia del turismo, ya que las ampliaciones son más enfocadas en este sector, es un aeropuerto que no deja de ser competitivo por su alto tránsito de turistas, pero por su falta de capacidad en infraestructura, se queda corto al momento de competir con diferentes aeropuerto que no cuentan con el alto tránsito de personas como este, pero sin embargo se enfocan en la competitividad tanto del comercio como del turismo, no en una sola como lo ha hecho el Rafael Nuñez que aunque sea un aeropuerto ubicado en una ciudad que cuenta con puerto para la entrada y salida del mercancías, debería enfocar su ampliación en una igualdad tanto para turismo y comercio.</p>
Infraestructura		<p>El Rafael Núñez es un aeropuerto que tiene claramente que uno de sus principales objetivos en infraestructura y diseño para su ampliación, mantenimiento y las demás implicaciones que este conlleva son adecuadas especialmente para el flujo de pasajeros aproximado de 7.5 millones, una infraestructura que no se queda corta al momento de unir comercio con turismo, ya que sus</p>	

		ampliaciones van ligadas a un foco más específico como el turismo.	
Capacidad de almacenamiento			La capacidad de almacenamiento para mercancías y demás sinónimos de esta se encuentran en una zona roja, si se califica por sus capacidades para el almacenamiento, no solo al momento de inspeccionar las mercancías, sino también al momento de espera mientras se embarcan en su próximo destino, problemas que ocasionan pérdidas y daños en algunas de las mercancías que requieren un almacenamiento especial; aunque en el flujo de almacenamiento de equipaje de sus pasajeros como son de tránsito corto por el aeropuerto no cuentan con problemas tan elevados como los de las mercancías.
Conexiones		Este es un aeropuerto de pocas conexiones si se contextualiza con las diferentes escalas que hacen los turistas que ingresan a la ciudad, ya que los extranjeros realizan sus principales conexiones en el aeropuerto de la capital (El Dorado), al igual que las conexiones para los diferentes envíos de carga internacional, ya que es una ciudad que cuenta con un puerto marítimo, no implementa tanto el transporte de carga aéreo.	
Capacidad de aerolíneas	Es un aeropuerto que cuenta con la participación de diferentes aerolíneas, con alta capacidad de		

	<p>transporte de turistas y media en comercio, diferentes aerolíneas realizan sus escalas en el aeropuerto principal de la capital (El Dorado) pero sin embargo las capacidades de las aerolíneas para los trayectos es realmente eficiente.</p>		
Inversiones		<p>El aeropuerto cuenta con altas inversiones por parte del gobierno colombiano para los centros turísticos que influyen en el crecimiento económico, al igual que las inversiones en el aeropuerto para las ampliaciones necesarias que aumentarían la capacidad de recibir determinados turistas, siendo este el aeropuerto más moderno de Colombia que comenzara desde nada y será aprobado para comenzar su pre construcción en el año 2020, convirtiéndose en uno de los mejores de Colombia a igualdad o mejor que el dorado en cuanto a turismo, ya que este contara con una tecnología de vanguardia y toda la sostenible requerida para la movilidad, el aeropuerto será ampliado y modernizado por medio de una APP (Asociación Publico Privada).</p>	
Flujo de pasajeros y comercio	<p>El flujo de pasajeros en la terminal aeroportuaria Rafael Núñez tiene un alto flujo de turistas que visitan la ciudad de Cartagena. Según las últimas estadísticas, a 30 de noviembre de 2018, habían transitado un total de 4'924.811</p>		

	<p>pasajeros, es decir, 584.165 más que en el mismo periodo del 2017, lo que equivale a un aumento del 13,4%. En cuanto al movimiento de pasajeros nacionales, el crecimiento ha sido del 8,8% y en pasajeros internacionales, es destacable el aumento en un 41,6% (María Claudia Gedeón; 2018), y debido a la alta importancia que le prestan al turismo, se apartan del comercio y no le brindan el mismo interés.</p>		
<p>Influencia económica en el país.</p>	<p>El turismo es un alto índice de crecimiento económico, el turismo es una industria que representa el principal ingreso de divisas al país, al igual que las exportaciones, es debido a esto que representa un impacto altamente positivo en las influencias económicas la ampliación y diferentes cambios realizados al aeropuerto, puesto que sus mejoras y capacidades atraerán continuamente un mayor número de turistas.</p>		

Fuente: elaboración propia

3 Conclusiones y Recomendaciones

3.1 Conclusiones

- Se puede decir que el transporte de pasajeros de lugares cercanos se realiza por vía terrestre y lugares lejanos se realiza por medio de transporte aéreo, lo que es beneficioso para las personas, ya que no se demora mucho (tiempo), pero el costo es más alto. También es importante decir que el transporte aéreo como disminuye tiempo, las personas se movilizan en este para cosas urgentes, reuniones, eventos, etc.
- Los aeropuertos que estamos analizando, son aeropuertos que manejan altos flujos de movilización de turismo y comercio en el país y Latinoamérica, como también que son los principales aeropuertos, ya que por ejemplo uno está ubicado en la capital de país, otro en las costas colombianas y el otro es central para viajes internacionales.
- Hoy en día, el medio de transporte aéreo y la exportación de carga por aeropuertos genera más costo, pero se ahorra tiempo, son puntuales y tienen cobertura global, lo que significa que si se envían mercancía más pequeña es más fácil llevarla por avión que por otro transporte lo que genera que las exportaciones de mercancías por aeropuertos sean más altas, pero los precios de flete y seguro sean más altos, por eso es que los exportadores casi siempre prefieren enviar más carga en otro tipo de transporte, ya que es un ahorro grande para este.
- El transporte aéreo se enfoca en dos variables principales: pasajeros y carga, lo que genera que en algunas ocasiones que los pasajeros lleven su propia mercancía (declarada) a algún lugar de destino.
- El índice de competitividad mide los resultados logrados en los aeropuertos por pasajeros y por carga, y algo importante es que entre más aerolíneas y rutas se usen, es más competitivo.

- Además, de la buena inversión por parte de los últimos gobiernos colombianos se necesita generar nuevos proyectos que posibiliten un mayor tránsito de mercancías y personas. Esto, si se quiere continuar con la competencia a nivel internacional. Resaltando, que países como Chile, Panamá, Brasil. Cuentan con una competencia fuerte en la región.

3.2 Recomendaciones

- **Ampliar información en las fortalezas y debilidades en los aeropuertos:** obtener páginas de información donde se evidencien con más precisión lo que se está buscando, ya que algunas veces la información no era confiable y demasiado general, por ejemplo, transporte aéreo en la aeronáutica civil.
- **Mejorar la información sobre calidad y capacidad aeroportuaria:** siempre se habla de una infraestructura que le falta mucho desarrollo, que siempre falta más en las obras de los aeropuertos, pero es maluco estar diciendo esto y no realizar lo dicho, realizar mejoras, soluciones frente a esto, que los pasajeros y las zonas de carga sean amplias, cómodas y siempre con una calidad alta.
- **Generar encuestas y entrevistas a diferentes usuarios del aeropuerto, para mayor información en carga y en pasajeros:** sería muy bueno que en los mismos aeropuertos den la información más específica y no como la plasman en una página web, sino que saber de los pasajeros, personas que trabajan en los distintos aeropuertos, de los operarios de carga, que opinan al respecto de estos aeropuertos
- **Fomentar los ingresos para la infraestructura aeroportuaria del país:** que, a la hora de generar otros tipos de ingresos a los aeropuertos, se genere un porcentaje para la infraestructura, por ejemplo, del aeropuerto de Cartagena, que recibe miles de turistas en tiempos temporadas altas, y no es un aeropuerto apto para esto, entonces generar cierto tipo de valor para así generar soluciones para una buena infraestructura aérea
- **Generar más información con respecto a tarifas y estados financieros del país:** no se encuentra ninguna información clara de las tarifas que se usan en los diferentes aeropuertos, solo es un ponderado de algunas cosas, y hay datos muy antiguos que nosotros no podemos hacer ninguna comparación y diferenciación frente a los estados financieros de pasajeros, carga, infraestructura, entre otras.

- **Demasiada información para una sola cosa y redundancia en las páginas de internet:** acá se observa que muchas páginas nos servían para la comprensión y sacar ideas precisas e importantes, pero siempre giraban en torno de algo y nunca decía en si cual era la ventaja y desventaja de lo buscado, entonces no se sabía que era mejor, si escribir mucho o redundar en lo mismo.

1. Bibliografía

- Aeronatica Civil. (2017). Obtenido de <http://www.aerocivil.gov.co/Potada/revi.pdf>
- ANALDEX. (2017). Obtenido de <http://www.analdex.org/wp-content/uploads/2018/05/2018-04-Comportamiento-del-comercio-areo-en-2017.pdf>
- Analdex. (2018). *Analdex.org*. Obtenido de Analdex.org: <https://www.analdex.org/wp-content/uploads/2018/05/2018-04-Comportamiento-del-comercio-areo-en-2017-1.pdf>
- ANLA, C. (Septiembre de 2018). *Portafolio*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/el-dorado-ii-sufre-tropezamiento-por-la-licencia-ambiental-530675>
- Ariel, F. L., Elisa, G. R., & Miguel, A. B. (2 de Julio de 2018). *Revista espacios*. Obtenido de <http://www.revistaespacios.com/a18v39n47/a18v39n47p04.pdf>
- Bernal, C. (2006). *Metodología de la Investigación: Administración, Economía, Humanidades y Ciencias Sociales*. México DF: Pearson.
- Camilo, C. P. (22 de Octubre de 2014). *universidad militar nueva granada*. Obtenido de <http://hdl.handle.net/10654/13064>.
- Caracol. (2017). *Caracol*. Obtenido de https://caracol.com.co/emisora/2016/10/20/bogota/1476976524_171462.html
- Caracol. (14 de Diciembre de 2017). *Caracol.com.co*. Obtenido de https://caracol.com.co/emisora/2017/12/14/medellin/1513255466_736358.html
- civil, A. (2017). *Gobierno Nacional invierte \$5.1 billones en modernización de infraestructura aeroportuaria del país*. Obtenido de [http://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/Gobierno-Nacional-invierte-\\$5.1-billones-en-modernizaci%C3%B3n-de-infraestructura-aeroportuaria-del-pa%C3%ADs.aspx](http://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/Gobierno-Nacional-invierte-$5.1-billones-en-modernizaci%C3%B3n-de-infraestructura-aeroportuaria-del-pa%C3%ADs.aspx)
- Civil, A. (2018). Obtenido de http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/foro2030/Documents/NOTA%20DE%20ESTUDIO_Competitividad%20del%20Transporte%20A%C3%A9reo.pdf

- Competitividad y estrategia*. (2018). Obtenido de <https://www.competitividadyestrategia.com/diamante-de-porter.html>
- DANE. (20 de 06 de 2019). Obtenido de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/encuesta_gastos_turismo_int_EGIT/bol_EGIT_I_2019.pdf
- Daros, W. (2002). ¿Qué es un marco teórico? *Revista Enfoques*, 73-112.
- Departamento Nacional de Planeación. (marzo de 2015). *Minagricultura*. Obtenido de <https://www.minagricultura.gov.co/planeacion-control-gestion/Gestin/Plan%20de%20Acci%C3%B3n/PLAN%20NACIONAL%20DE%20DESARROLLO%202014%20-%202018%20TODOS%20POR%20UN%20NUEVO%20PAIS.pdf>
- departamento nacional de planeacion*. (Abril de 2019). Obtenido de <https://www.dnp.gov.co/Paginas/Plan-Nacional-de-Desarrollo-estimulara-productividad-y-equidad-con-44-6-billones.aspx>
- Duarte, L., & González, C. (2017). *Metodología y Trabajo de Grado: Guía práctica para las ciencias empresariales*. Medellín: Centro Editorial Esumer.
- Espectador, E. (12 de 2017). Obtenido de <https://www.elespectador.com/economia/la-nueva-cara-del-aeropuerto-el-dorado-articulo-727072>
- González, C. H., Mesa, J. C., & Montoya, D. (2018). La Cooperación Sur-Sur como herramienta de la política exterior colombiana (2010-2015). *Reflexión Política*, 84-105.
- KOF Index of Globalization. (2017). *KOF Index of Globalization*. Obtenido de https://www.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/dual/kof-dam/documents/Globalization/rankings_2017.pdf
- MiOriente*. (2018). Obtenido de <https://mioriente.com/altiplano/rionegro/la-terminal-de-carga-del-aeropuerto-jose-maria-cordova-avanza-en-un-88.html>
- Ortiz, A. M., & Romero, H. G. (06 de 2016). *Competitividad en el transporte aéreo*. Obtenido de https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/3280/Repor_Junio_2016_Martinez_y_Garcia.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Porter. (2005). *Diamante de Porter*. Obtenido de <http://glifos.unis.edu.gt/digital/tesis/2005/14070.pdf>
- Porter, M. (1986). *academia.edu*. Obtenido de https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/43765750/DIAMANTE_DE_MICHAEL_PORTER.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1559434980&Signature

=WEO8pul4hn3nhC%2BI2JEy09EHRrM%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DDIAMANTE_DE_MICHA

ProColombia. (2017). Obtenido de http://www.procolombia.co/sites/default/files/procolombia_informe_de_gestion_2017_.pdf

REPORTUR.CO. (2017). Obtenido de <https://www.reportur.com/colombia/2017/04/30/cartagena-tendra-aeropuerto-ampliado-y-modernizado-en-2020/>

Republica, L. (24 de 08 de 2018). Obtenido de <https://www.larepublica.co/infraestructura/el-aeropuerto-el-dorado-tiene-la-mayor-capacidad-de-carga-aerea-de-la-region-2762865>

Republica, L. L. (s.f.). Obtenido de <https://www.larepublica.co/economia/inversion-en-aeropuerto-jose-maria-cordova-de-rionegro-supera-350000-millones-2563757>

Revista Logistica. (2017). Obtenido de <https://revistadelogistica.com/logistica/ranking-legiscomex/>

Semana. (SF). *Revista SEMANA*. Obtenido de <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/el-tiempo-vuela/articulo/crecimiento-del-sector-aereo-en-colombia/616592>

Universidad Católica de Uruguay. (2015). *observatorio.competitividad*. Obtenido de <http://observatorio.competitividad.edu.uy/files/KOFIndexofGlobalization.pdf>