

COMPORTAMIENTO E INTERRELACIÓN DEL TURISMO Y EL TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA

Oscar Díaz Olariaga^{*}
Alba Ligia López Rodríguez^{**}
Universidad Antonio Nariño
Bogotá, Colombia

Resumen: El propósito de este artículo de revisión es explicar las razones del acelerado desarrollo de las industrias del turismo y del transporte aéreo en Colombia, fuertemente interrelacionadas y de mutuo reforzamiento, y evaluar sus impactos en la economía colombiana. Esta investigación pretende caracterizar, dimensionar y explicar los números que presentan estas dos industrias en Colombia a la vez que identifica su interrelación. Por ello, se mencionan y analizan los factores cuyo origen principal son las políticas públicas, que han influido en el desarrollo reciente del turismo y del transporte aéreo colombiano.

PALABRAS CLAVE: Colombia, turismo, viajes, aeropuertos, transporte aéreo.

Abstract: Behavior and Interrelationship of Tourism and Air Transport in Colombia. The purpose of this review article is to explain the reasons for the rapid development of tourism and air transport industries in Colombia, strongly interrelated and mutually reinforcing. This article also evaluates their impact on the Colombian economy. This research aims to characterize, measure and explain the numbers presented by these two industries in Colombia while identifying their interrelation. Therefore, it mentions and analyzes such important factors as the public policies that have influenced the recent development of the Colombian tourism and air transport industries.

KEY WORDS: Colombia, tourism, travel, airport, air transport.

INTRODUCCIÓN

La industria de los viajes (cuyo motor es el transporte y muy en especial el aéreo) y el turismo tiene honda repercusión en lo económico y en lo social, no sólo en el ámbito mundial sino también al interior de los países, en regiones y en territorios. Colombia se inserta en esta dinámica global. Las cifras son reveladoras, en el año 2014 el país ha sido destino receptor de 4.916.885 turistas en vuelos internacionales y un movimiento interno de 20.103.234 turistas en vuelos nacionales, y los ingresos por turismo en dicho año y representadas en el rubro viajes, se ubicó en el tercer renglón del país generador de divisas (6,3%), después del carbón (11%) y petróleo (46,9%). Estas cifras ubican al

^{*} Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Nacional de Córdoba (UNC), Córdoba, Argentina; Doctor Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), Madrid, España; y Doctor en Economía y Negocios por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), Madrid, España. Se desempeña como profesor e investigador en la Facultad de Economía y Comercio Internacional, Universidad Antonio Nariño, Bogotá, Colombia. E-mail: diaz_olariaga@uan.edu.co

^{**} Doctora por la Universidad de Salamanca, Salamanca, España; Ingeniera Industrial por la Universidad Incca de Colombia, Bogotá, Colombia; Magíster en Ciencias Financieras y de Sistemas por la Universidad Central de Colombia, Bogotá, Colombia; y Especialista en Administración de Empresas por la Universidad Antonio Nariño, Bogotá, Colombia. Se desempeña como docente investigadora de la Facultad de Administración de Empresas de la Universidad Antonio Nariño, Bogotá, Colombia; y como directora del grupo de investigación "Grupo Calidad" de la misma institución. E-mail: alba.lopez@uan.edu.co

sector turismo en el tercer renglón de exportaciones desde 2011, y el primero del sector terciario del país (MinCIT, 2014a; MinCIT, 2015). Las políticas públicas en el turismo no sólo han contribuido a la captación de inversión extranjera, registrando un crecimiento medio anual (periodo 2006-2013) del 117% (MinCIT, 2014a), sino que también han impulsado el empleo en el sector, actualmente el primer generador de empleo, ya que absorbe algo más de la cuarta parte del total de empleos generados en Colombia (27,45%) (DANE, 2015).

En otro orden, no es posible explicar el actual desarrollo del turismo en Colombia sin el importante aporte e impacto del principal motor de los viajes, el transporte, con un especial énfasis en el transporte aéreo. En Colombia la compleja y extensa geografía, unida a un deficiente sistema de infraestructuras en transporte vial internacional (inter-fronterizo), el inexistente sistema de transporte ferroviario de pasajeros (ya sea nacional o internacional) y finalmente un muy escaso (aunque creciente) aporte del sistema de transporte marítimo de pasajeros internacionales (vía cruceros), conduce a que el principal y más importante medio de llegada de turistas extranjeros al país haya sido (en la última década y media) y sea hoy en día la vía aérea (Ministerio de Transporte, 2014; MinCIT, 2015; Olivera *et al.*, 2011).

En definitiva, esta investigación se centra en aquellos aspectos que los autores consideran clave para poder explicar la evolución de ambas industrias y su relación mutua. Por lo que luego de poner al lector en situación, se introduce en el contexto institucional, para comprender cómo desde el entorno público, a través de las políticas públicas, se regula, controla y planifica el actual y futuro desarrollo de las industrias del turismo y del transporte aéreo desde varias líneas de actuación. Posteriormente se analiza el impacto de ambas industrias en la economía colombiana, principalmente desde dos vertientes, su contribución a la riqueza nacional y en la generación de empleo. Para mantener la coherencia en el desarrollo del análisis se segmenta la exposición en dos grandes bloques, en primer lugar se trabaja sobre el tema del turismo y luego sobre el del transporte aéreo, pero se harán menciones cruzadas permanentes en relación a ambos temas.

TURISMO Y TRANSPORTE AÉREO, MARCO TEÓRICO

Relación entre los dos sectores

Para analizar la relación entre el transporte aéreo y el turismo se parte de la definición de turismo. Las más recientes y quizás las más difundidas son las propuestas por la Organización Mundial del Turismo (OMT) y las Naciones Unidas (UN) donde se considera como turismo a los viajes y estancias que realizan las personas (visitantes) fuera de su lugar de residencia habitual por un período de un día (una noche de pernoctación) y máximo 365 días, por motivos de ocio, negocios, visita a amigos o familiares, compras, salud, entre otros (UN, 2010; UNWTO, 2014b). También se define como *“un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos*

personales o de negocios/profesionales [...] y tiene que ver con las actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico” (OMT, s.f.).

Al igual que las anteriores definiciones, las de otros autores -Padilla (1980), Cuervo (1967), Leiper (1979) y Hunziker & Krapf (1942)- relacionados por Vilorio Cedeño (2012: 26-27), coinciden en que el turismo involucra el desplazamiento de personas de un lugar a otro y se lo considera como un fenómeno con múltiples relaciones: *“el fenómeno lo hace el transporte, sin desplazamiento no hay viaje...”*. Aunque algunos desplazamientos puedan realizarse caminando, esto no es factible para la concepción actual del turismo.

Los transportes pueden ser terrestres, marítimos, o aéreos, pero decididamente lo que más ha dinamizado el turismo a nivel global es la aviación, como lo muestra la estadística del turismo presentada por la OMT en 2013, donde los medios de transporte más utilizados por los viajeros internacionales a nivel mundial fue el aéreo con 53%, seguido del terrestre con 40% y, en mínima proporción el marítimo con el 5% y el ferroviario con 2% (UNWTO, 2014-a: 4).

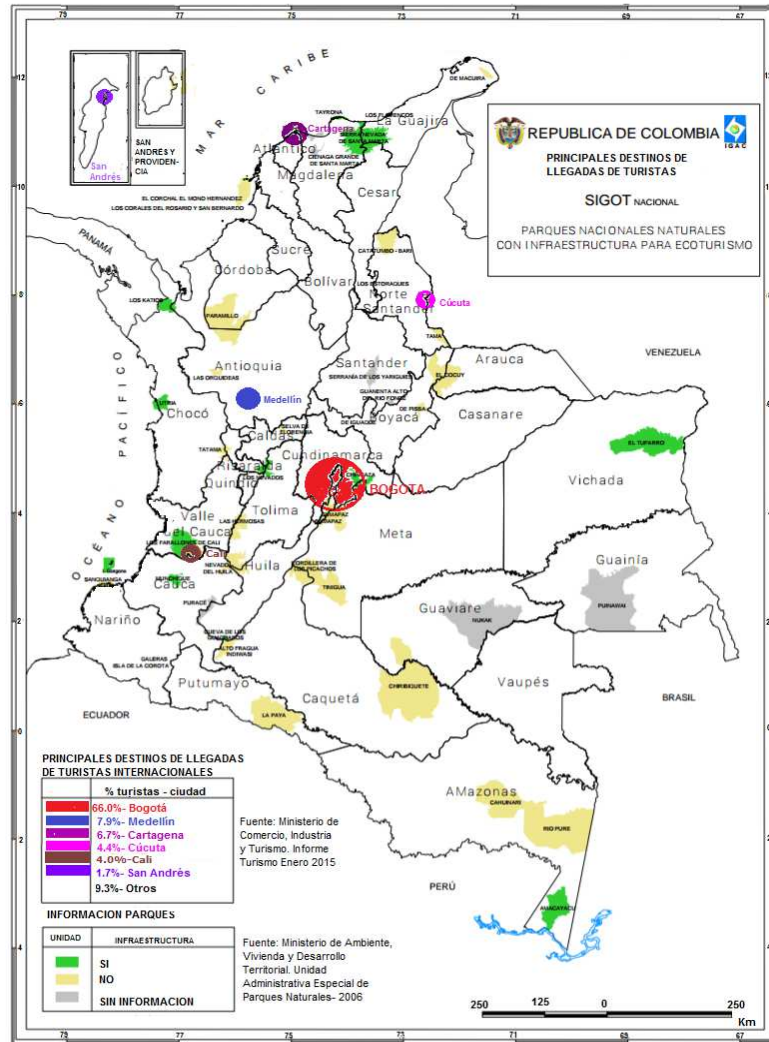
En otro orden, la sostenibilidad es un aspecto determinante para la viabilidad a largo plazo de cualquier sector económico, contemplando tres pilares fundamentales: el ambiental, el social y el económico. A este respecto, tanto el turismo como el transporte aéreo, generan impactos positivos y negativos. Se mencionan muchos casos donde el turismo de masas ha afectado gravemente el equilibrio de ecosistemas y afectado la cultura de las comunidades (transculturización), por lo que se requiere adoptar el turismo sostenible como modelo de planificación de los destinos, buscando restaurar y conservar el patrimonio natural y cultural. Sobre este tema se han pronunciado varios autores, entre los cuales se destacan: OMT & UN (2001); PNUMA & OMT (2002); OMT (2009); EROPARC (2007); Cabero (2006); Cervantes, Jorge & Gómez (2007); Melgosa (2005); entre otros.

Haciendo referencia al transporte aéreo, éste ha evolucionado con el desarrollo tecnológico – científico, de manera que a la par de mejorar el servicio, bajar los costos, agilizar los desplazamientos y transportar un alto número de pasajeros, se han desarrollado tecnologías que hacen más eficiente el consumo de combustible con la utilización de energías alternativas, disminuyendo así el impacto ambiental. Autores como Gamir & Ramos (2011) y Alonso & Benito (2012) coinciden en que éste ha sido el tipo de transporte que más ha crecido en el mundo en los últimos años, por lo que el reto de la industria de la aviación es buscar soluciones que le permitan alcanzar la sostenibilidad. Así, se pueden considerar dos tipos de impacto ambiental: a) local, concentrado alrededor de las terminales aéreas – ruido, contaminación del aire local y uso de espacio con afección paisajística- y b) global - consumo de materiales no renovables y aporte al cambio climático -. Según los estudios de Gamir & Ramos (2011), en 2006 el 6,3% de los productos refinados del petróleo a nivel mundial se destinaron al transporte aéreo.

TURISMO Y TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA

Entorno para el turismo

Figura 1: Principales ciudades de acogida de turistas extranjeros y estado de los parques nacionales naturales



Fuente: Modificado del mapa oficial del Insituto Agustín Codazzio, con la información de MinCIT (2015)

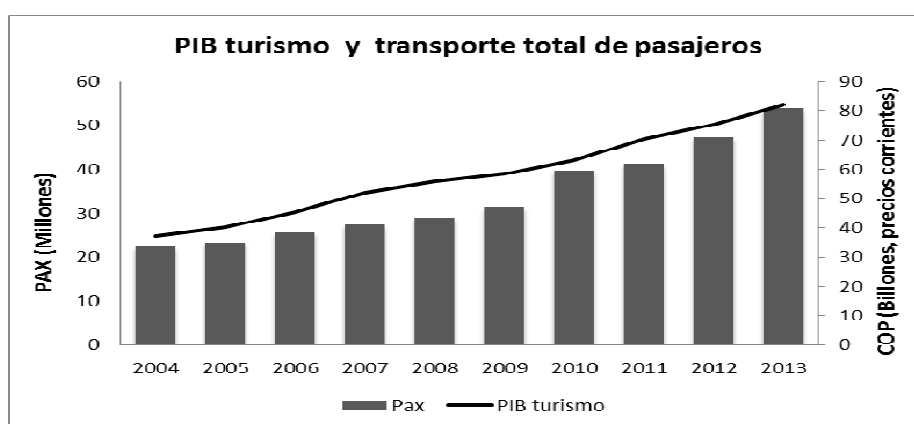
Colombia tiene una ubicación geográfica privilegiada, como entrada al continente Sur Americano, con costas en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico. Para poner en situación geográfica al lector en la Figura 1 se destacan, en primer lugar, las principales ciudades de acogida de turistas internacionales, los cuales llegan en un alto porcentaje (99%) en avión. En 2014 se registró el arribo de 4.916.885 pasajeros en vuelos internacionales, los cuales aumentaron 12,1% con respecto a 2013 (MinCIT, 2015). Así el Aeropuerto Internacional El Dorado en la ciudad de Bogotá (en adelante BOG) recibe a más de la mitad de los viajeros extranjeros no-residentes que entran al país, que en el año 2014 fue del 66%, la ciudad de Medellín recibe al 7,9% de los viajeros, Cartagena de Indias el 6,7%, Cúcuta el 4,4%, Cali el 4,0%, San Andrés el 1,7%. En segundo lugar se resalta en dicho mapa el estado de la infraestructura de las áreas de Parques Nacionales Naturales que representan la enorme

diversidad biológica y cultural del país, y que tuvo en 2014, 910.110 visitantes con un incremento del 3,6% con respecto a 2013 (MinCIT, 2015).

En cuanto a la oferta turística más consolidada en el país se tiene el turismo de sol y playa en la zona Caribe, especialmente la ciudad de Cartagena de Indias y en la Isla de San Andrés, aunque también hay una oferta apreciable en las Ciudades de Barranquilla y Santa Marta. Otros segmentos de reconocimiento nacional e internacional son: el turismo de negocios en Bogotá y Medellín, el turismo de salud en Bogotá, Medellín y Cali y, el turismo de naturaleza, porque Colombia es uno de los países con más biodiversidad biológica y cultural a nivel mundial. En la actualidad en Colombia hay declaradas 56 áreas naturales que representan 9,98% del territorio terrestre con una extensión de 11.390.994 hectáreas terrestres y el 1,3% del territorio marino con 1.211.326 hectáreas marinas (Parques Nacionales Naturales de Colombia, 2014).

En Colombia, el transporte aéreo ha ido creciendo a la par que la economía del país, especialmente con la apertura económica de 1990 y hasta 1999 creció a una tasa del 2,7% anual. Ya en los primeros años de la década de inicio del Siglo XXI (2000-2002), debido a un periodo de crisis, hubo una desaceleración en el crecimiento a una tasa promedio del 1,3%, para recuperar el crecimiento a una tasa de 4,1% entre los años 2003 y 2009 (Olivera *et al.*, 2011; MinCIT, 2014a; MinCIT, 2014b). Como era de esperar, una de las consecuencias del incremento del transporte aéreo, es el aumento de tráfico de pasajeros, lo cual incentiva el crecimiento del turismo, que se nutre de la facilidad de llegar a los diferentes destinos, dada la particular topografía del país. Esto lo corroboran Olivera *et al.* (2011: 38) cuando afirman que *“la evolución del turismo ha ido de la mano con el crecimiento del transporte aéreo”*, soportado en el análisis del crecimiento del transporte aéreo de pasajeros y el PIB del sector turismo, los cuales están correlacionados positivamente (Figura 2).

Figura 2: Correlación entre el PIB turismo y transporte total de pasajeros



Fuente: DANE (2015); Aerocivil (2015)

En consecuencia, los países emisores de viajeros extranjeros no residentes que llegan a Colombia, fueron en 2014, Estados Unidos con un 19,1% (376.566 viajeros), Unión Europea 16,1% (317.669 viajeros) donde España es el principal país emisor con 95.325 viajeros, seguido de Alemania con 46.166, Francia con 42.155 y algunos viajeros de otros países europeos. El tercer país

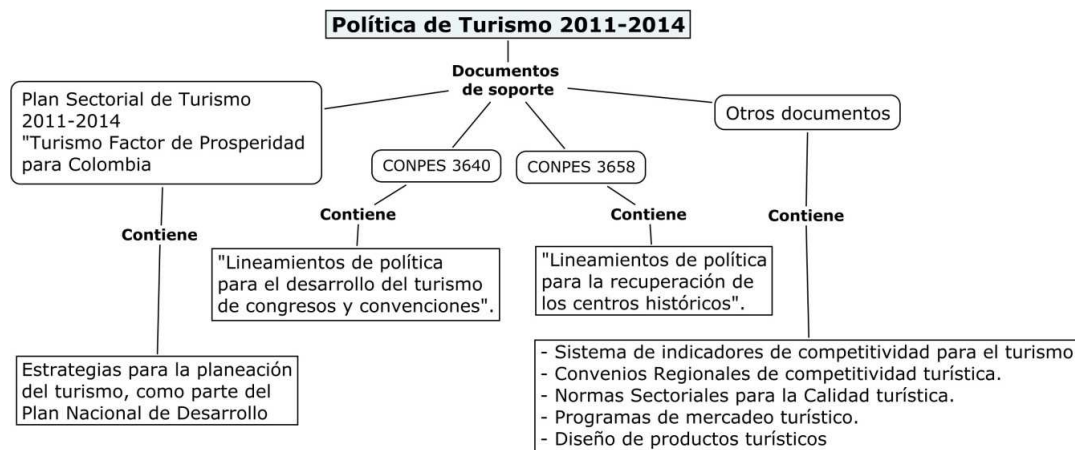
emisor de viajeros extranjeros a Colombia es Venezuela con el 13,9% (272.807), en éste último caso, debido a la amplia frontera terrestre que comparten ambos países y que motiva un constante flujo de personas, con intereses comerciales, visita a familiares, entre otros motivos de viaje. Por lo que se refiere al motivo de viaje, el 69,5% viajó por vacaciones, recreo y ocio; el 17,6% por negocios y motivos profesionales; el 3% por trabajo; el 2,3% por educación y formación y el 7,6% por otros motivos (MinCIT, 2015).

Políticas públicas en turismo

El turismo es reconocido como sector económico relevante por la Constitución Política de Colombia de 1991, aunque hubo normas anteriores, pero con poco impacto como la Ley 86 de 1931 con la cual se creó el Servicio Central de Turismo con sede en Bogotá: el Decreto 0272 de 1957, con el cuál se crea la Empresa Colombiana de Turismo; el Decreto 2700 de 1968 con el cual se crea la Corporación Nacional de Turismo de Colombia, dependiente del Ministerio de Desarrollo Económico (DNP, 2006). Ya en la Constitución Política de 1991, en el Artículo 333, se lo considera como una industria de servicios de libre iniciativa, libre acceso y libre competencia, donde al turista se le considera objeto de protección específica por parte de las entidades públicas y privadas. En 1996 se expide la Ley 300, o Ley General de Turismo, la cuál es el punto de referencia para el desarrollo de esta industria en el país. En el marco de ésta Ley, se emiten varios decretos reglamentarios para establecer las 'zonas de desarrollo turístico prioritario', como focos de desarrollo del sector, dando especial énfasis en los Parques Naturales Nacionales, Áreas Protegidas de interés eco-turístico y centros históricos con interés en el turismo metropolitano. También se crea el Registro Nacional de Turismo, a cargo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (en adelante MinCIT), con el fin de organizar a los prestadores de servicios turísticos y tener información ordenada, agrupándolos por el tipo de servicios que prestan: agencias de viajes, alojamiento y hospedaje, operadores de congresos, restaurantes, bares y otros, guías de turismo, alquiler de vehículos, etc. A partir de 2002 el Gobierno Nacional empieza a desarrollar propuestas y políticas para convertir al país en un destino atractivo en la región. Se empezó mejorando la seguridad con la política de seguridad democrática, disminuyendo los *Travel Warnings* o advertencias que se dan a los turistas para ingresar al país (Botero *et al.*, 2010; Clavijo, 2011; Such *et al.*, 2009); en la época se establecen las caravanas 'Vive Colombia viaja por ella' acompañadas por la Policía Nacional de Colombia para incentivar el turismo al interior del país, también se establecen incentivos tributarios para estimular la construcción de hoteles, posadas rurales y otros establecimientos prestadores de servicios turísticos.

Asimismo, en el año 2005, el Gobierno Nacional a través del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), perteneciente al Departamento Nacional de Planeación (DNP) emite la primera Política Sectorial de Turismo (DNP, 2005). Cada 4 años (con cada período presidencial) se renueva la Política Sectorial de Turismo como ente rector del sector en el cuatrienio. En la Figura 3 se visualiza el esquema general de dicha política para el período 2011-2014.

Figura 3: Política sectorial del turismo en Colombia

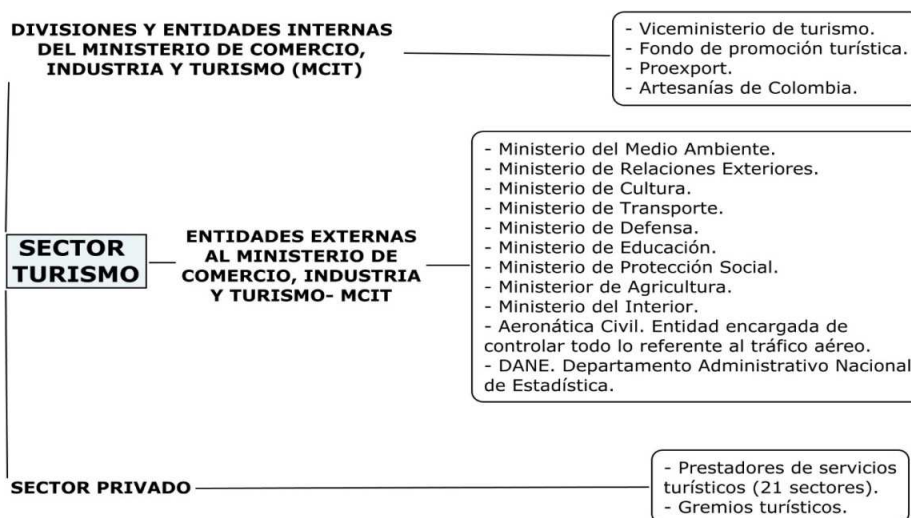


Fuente: MinCIT (2011)

Como se aprecia en la Figura 3, se priorizan sectores como el turismo cultural y de congresos y convenciones, especialmente para las ciudades de Bogotá y Medellín que se han consolidado como destinos turísticos en estos segmentos. Además, de invertir recursos en la adecuación de infraestructura, hay partidas destinadas al desarrollo de proyectos de investigación y de intervención, donde se vincula a la academia dentro del programa Universidad - Empresa - Estado. A nivel regional se prioriza el segmento según su vocación turística, a través de los Convenios Regionales de Competitividad Turística. Por otra parte, como se muestra en la Figura 4, hay una estructura que vincula a varios actores con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para poder ejecutar las directrices emitidas por la Política de Turismo.

Cada uno de los actores tiene actividades encaminadas a desarrollar las estrategias y acciones de la Política de Turismo. El Viceministerio de Turismo concierta, ejecuta y evalúa la política turística y controla lo referente al Registro Nacional de Turismo (RNT). El Fondo de Promoción Turística es creado con aportes parafiscales que se destinan a fortalecer la competitividad del sector y los planes de promoción y mercadeo turístico. Proexport Colombia se crea como organismo de promoción no financiera de las exportaciones colombianas. Artesanías de Colombia se crea para incrementar la participación de los artesanos en el sector productivo nacional. Los diferentes ministerios apoyan el turismo con las actividades que les compete según su objetivo social. La Aeronáutica Civil Colombiana (Aerocivil) coordina con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil en el país. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), entidad responsable de la planeación, levantamiento, procesamiento, análisis y difusión de las estadísticas oficiales de Colombia, mantiene las cifras y estadísticas asociadas al sector del turismo con el fin de tomar decisiones y con fines de investigación. Y finalmente se cuenta con la integración del sector privado que involucra 21 sectores muy diversos, entre los cuales se destacan: transporte, restaurantes, hoteles, artesanías, oferta recreativa, cultura, atractivos turísticos, comercio, entre otros.

Figura 4: Actores del sector turismo en Colombia

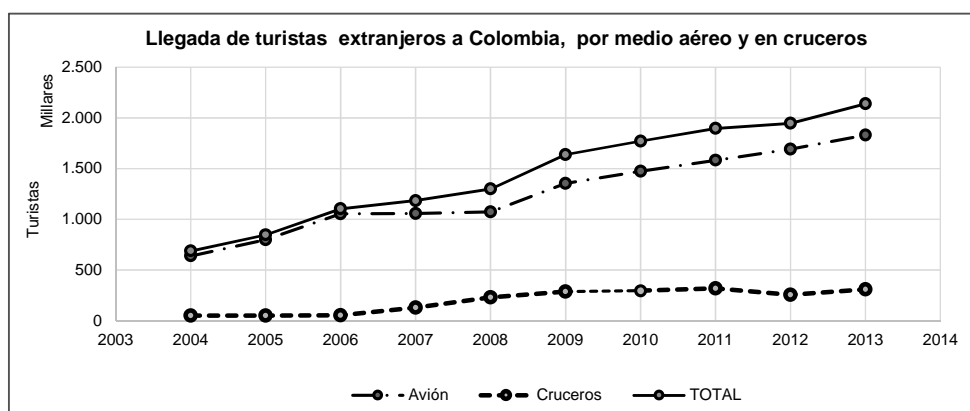


Fuente: Elaboración propia

Algunos resultados relevantes de las políticas públicas

El éxito de las acciones para el fomento del sector ha generado un incremento paulatino en el turismo receptor, representado por la llegada de turistas extranjeros al país, los cuales se movilizan casi en su totalidad por medio del transporte aéreo. A continuación, se analiza crecimiento y evolución del turismo en Colombia durante la década 2004-2013 en varias figuras. Como se aprecia en la Figura 5 la tendencia de crecimiento de la llegada de turistas extranjeros a Colombia ha sido positiva y constante con un promedio anual de incremento del 13,8% en el período 2004-2013 y un promedio anual de llegadas de 1.451.360 turistas. Por otra parte, al analizar la llegada al país de pasajeros en vuelos internacionales y nacionales, se observa un aumento significativo de los vuelos nacionales (30,3%) en el 2010 (Figura 6).

Figura 5: Llegada de turistas extranjeros a Colombia



Fuente: MinCIT (2014b)

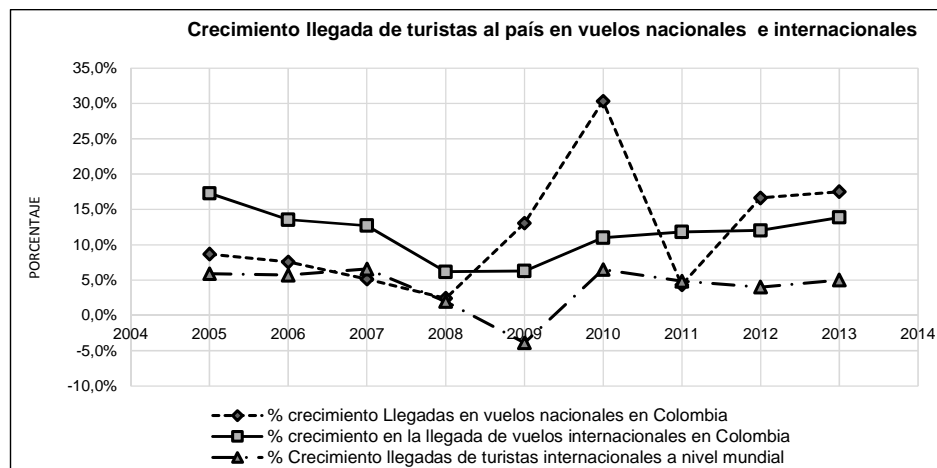
Figura 6: Llegada de viajeros en vuelos nacionales e internacionales



Fuente: MinCIT (2014b)

En la Figura 7 se compara el comportamiento durante la última década entre las llegadas de turistas internacionales a nivel mundial y en Colombia, y la llegada de viajeros en vuelos internacionales y nacionales. De los datos presentados se puede concluir lo siguiente (Kester, 2014): a) en cuanto a la llegada de viajeros nacionales, en el 2010 hubo un incremento significativo (30,3%). Por otro lado se verifica un promedio anual de crecimiento del 11,7% en el periodo analizado (2005-2013); b) el comportamiento de llegada de viajeros en vuelos internacionales presentó un comportamiento muy estable con un crecimiento promedio anual de 11,6%, donde los picos más bajos se presentaron en 2008 y 2009 con un crecimiento de 6,2% y 6,3% respectivamente, pero asimismo muy por encima de la media mundial; y c) el comportamiento de llegadas de turistas internacionales a nivel mundial fue en promedio, durante la década, del 4,1%, presentando el pico más bajo con un decrecimiento de 3,9% en el 2009, como consecuencia directa de la crisis económica mundial de 2008-2009.

Figura 7: Llegada de viajeros en vuelos nacionales e internacionales

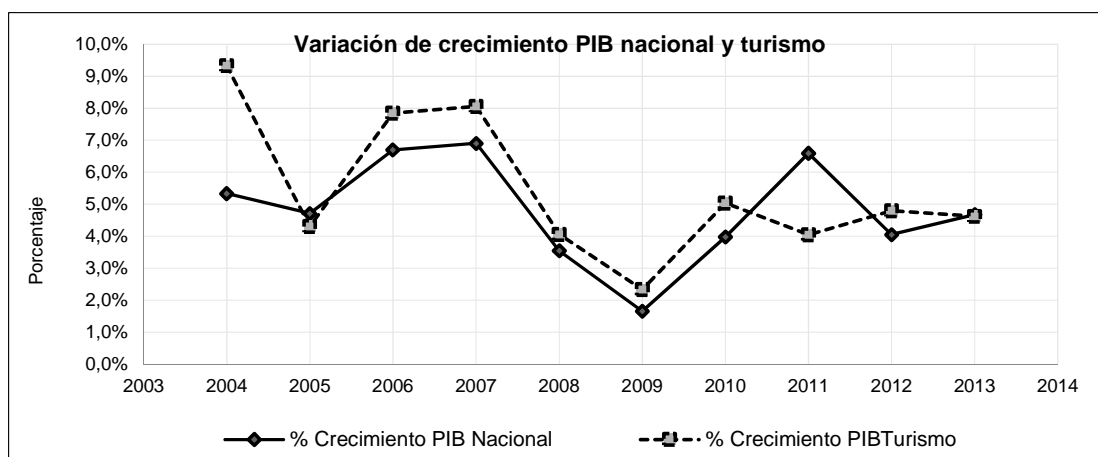


Fuente: Kester (2014); MinCIT (2014b)

Impacto económico del turismo

Después de la Segunda Guerra Mundial, el turismo ha sido considerado un sector que aporta significativamente a las economías de las naciones y para los países en vía de desarrollo, ha presentado un ingreso creciente y significativo (Álvarez & Fernández, 2012; OMT, 2011). Esta realidad no es ajena a Colombia donde la producción del sector de hoteles y restaurantes, las llegadas de viajeros extranjeros no-residentes, los ingresos de la cuenta de viajes de la balanza de pagos, la inversión extranjera directa en hoteles y restaurantes, y el dinamismo que registra la construcción de hoteles en los últimos años viene presentando importantes crecimientos. El PIB del turismo después de minas, construcción, servicios financieros y transporte fue uno de los sectores de mayor crecimiento en el periodo 2010-2013. En 2013 el PIB del turismo aportó un 2,8% al PIB nacional colombiano. El crecimiento del PIB turismo en el 2013 fue un 4,6% superior al año 2012 y 0,3 puntos porcentuales más alto que el crecimiento del PIB nacional (4,3%) (MinCIT, 2014a). Finalmente, mencionar que el PIB turismo ha experimentado un crecimiento siempre positivo en la última década e imitado prácticamente el desarrollo del PIB nacional en el mismo periodo (Figura 8) (DANE, 2015). En lo que se refiere a la inversión extranjera directa en el sector turismo pasa de ser mínima o insignificante a mediados de la década de los 90 a alcanzar valores muy significativos en los años recientes, cuyo pico histórico se alcanzó en el año 2011 con una inversión de casi USD 2.600 millones (MinCIT, 2014a).

Figura 8: Comparativa de crecimiento PIB nacional y PIB turismo



Fuente: DANE (2015)

La balanza de pagos 'cuenta de viajes y transporte de pasajeros', concepto que equivale a turismo receptivo en Colombia, es decir 'exportaciones de servicios turísticos' o en otros términos 'ingreso de divisas por turismo', presenta un acelerado y dinámico crecimiento en la última década, alcanzando en el año 2013 la cifra de USD 4.758 millones, un 400% más que en el año 2003 (MinCIT, 2014a). En otro orden, destacar que la industria del turismo en Colombia es el primer generador de empleo, ya que absorbe algo más de la cuarta parte del total de empleos generados en Colombia (27,45%) (DANE, 2015). Más específicamente, el número de empleados en el sector

alcanzó la cifra de seis millones en el año 2013, casi dos millones más que en el año 2002 (DANE, 2015).

Competitividad de la industria turística colombiana

Al margen de los excelentes indicadores económicos que presenta la industria, las políticas públicas sectoriales desarrolladas a lo largo de una década, no han sido capaces, al día de hoy, de generar avances relevantes en temas de competitividad. El análisis en este tema, por parte del Plan Sectorial de Turismo 2014-2018 (MinCIT, 2014a), se remite por completo al último informe de competitividad del *World Economic Forum* (WEF, 2013). Según este informe Colombia obtuvo una calificación de 3,9 lo que representó 0,04 puntos por debajo de la obtenida en 2011 (3,94) y un retroceso de siete puestos con relación al mismo año. A nivel de continente americano, en 2013 Colombia se encontraba en el puesto quince entre veinticuatro países, en Suramérica, en 2013, entre diez países Colombia ocupó séptimo puesto. Por subíndices, a nivel mundial, Colombia perdió 11 puestos en los aspectos relacionados con el ambiente de negocios y la infraestructura al pasar del puesto 92 en 2011 al 103 en 2013. En el marco regulatorio pasó del puesto 102 en 2009 al 101 en 2013 y recursos humanos, naturales y culturales mejoró 5 posiciones al pasar del puesto 39 en 2011 al 34 en 2013. En relación con el ambiente de negocios e infraestructura, Colombia presenta una de las posiciones menos competitivas (103). En definitiva, en relación con las debilidades, el informe del WEF concluye que el factor inseguridad se constituye en la mayor amenaza para la competitividad del turismo en el país. Los costos que generan los actos terroristas (debido al conflicto interno armado que lleva 50 años de actividad, aunque actualmente se está en negociaciones de paz) y la inseguridad ciudadana ubican a Colombia en los últimos lugares de competitividad. Igualmente el movimiento de divisas asociadas con el turismo internacional no está creciendo en la misma proporción que la expansión económica del país, de ahí que la apertura del turismo en relación con el PIB ubique al país en el puesto 130 entre los 140 países analizados.

El transporte aéreo colombiano

Situación en el contexto regional. En América Latina las políticas públicas, en el contexto del transporte aéreo, actuaron para desregular y liberalizar el sector aerocomercial y permitir la entrada o creación de más operadores aéreos en los diferentes países. Y por otro lado, el sector de aeropuertos experimentó una transformación, aun en curso, que dio lugar a la entrada de la participación del sector privado bajo diferentes fórmulas de concesión aeroportuaria en varios países latinoamericanos. Como resultado de esta dinámica entre 1993 y 2008 el sector privado invirtió más de USD 9,5 mil millones en los aeropuertos de la región L&C. Argentina, Colombia y México juntos representaron casi el 80% del total de inversiones en la región (Serebrisky, 2012).

En lo que se refiera al mercado de los operadores aéreos, la liberalización del transporte aéreo latinoamericano, iniciada a principios de 1990, se ha desarrollado lentamente (y a diferentes

velocidades en los países de la región), principalmente a través de los acuerdos subregionales (o multilaterales), y de forma más aislada a través de acuerdos bilaterales entre países (ICAO, 2003). De los acuerdos multilaterales se tiene: por un lado, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), a partir del Acuerdo de Cartagena (1991), fija las pautas de políticas de transporte aéreo para la subregión a través de las denominadas Decisiones (CAN, 2015). La CAN adoptó como base una política de 'cielos abiertos' para la subregión, lo que implicó el libre acceso por parte de las líneas aéreas de los Estados miembros (Sarmiento, 2000). En segundo lugar, a través del Acuerdo de Fortaleza (1996), firmado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, se da nacimiento a un mercado aerocomercial común para el MERCOSUR más Bolivia y Chile, caracterizado por los procesos de desregulación, privatización y descentralización que por entonces se experimentaba en dichos países. Este acuerdo contempló esencialmente una política de cielos abiertos (libre acceso e inexistencia de límites de capacidad) para toda ruta que para ese momento no estaba cubierta por acuerdos bilaterales (Lipovich, 2009). Y en tercer lugar, la Asociación de Estados del Caribe (ACS) aprobó en el año 2000 los *Principles for a Common Commercial Air Transport Policy* para la subregión de los países miembros (aunque los trabajos, y aprobación de ciertos acuerdos comenzaron en 1995) (ACS, 2000). En definitiva, las características comunes de todos estos acuerdos fueron: libertad de acceso a los mercados, libertad de oferta y libertad de tarifas (Ospina, 2001).

Situación en Colombia. Sobre la gestión de la infraestructura aeroportuaria Colombia ha seguido la tendencia regional de concesionar la administración de dichas infraestructuras (Serebrisky, 2012; Mendiola *et al.*, 2011; Carvallo, 2008; Lipovich, 2008; Rico Galeana, 2008; Bosch & García Montalvo, 2003). Este modelo busca liberar al Estado del alto gasto requerido por la infraestructura aeronáutica. Este proceso está regulado por una ley nacional (Ley 80 de 1993, artículo 30). Por otra parte, el estado nacional, a través de otra norma (DNP, 1994) consagró el proceso de concesiones de aeropuertos a través de un plan de ordenamiento de la infraestructura aeroportuaria. El documento además de plantear una renovación tecnológica, autorizó el proceso de concesión de los aeropuertos a empresas privadas, y consideró la contraprestación económica para el Estado como único elemento para entregar la concesión. A esta contraprestación se le definió como destino: a) alimentar el fondo de compensación aeronáutica para subsidiar a los aeropuertos no rentables, b) financiar nuevas inversiones en dichos aeropuertos y c) financiar los servicios de tráfico aéreo y seguridad. Lo anterior significaba paralelamente que Aerocivil pudiera concentrar sus labores en la operación, control, desarrollo y mantenimiento del sistema de espacio aéreo y la supervisión de las operaciones aéreas.

Entonces, desde mediados de la década de los noventa, y en cuatro fases temporales, denominadas generaciones, el gobierno colombiano, a través Aerocivil entregó en concesión varios aeropuertos del país, un total de 18, los más grandes e importantes (y la mayoría de ellos internacionales) de los 75 que administra la autoridad pública aeronáutica (ANI, 2015; SIC, 2013), con el fin de obtener una mejor administración, modernización y expansión, operación, explotación

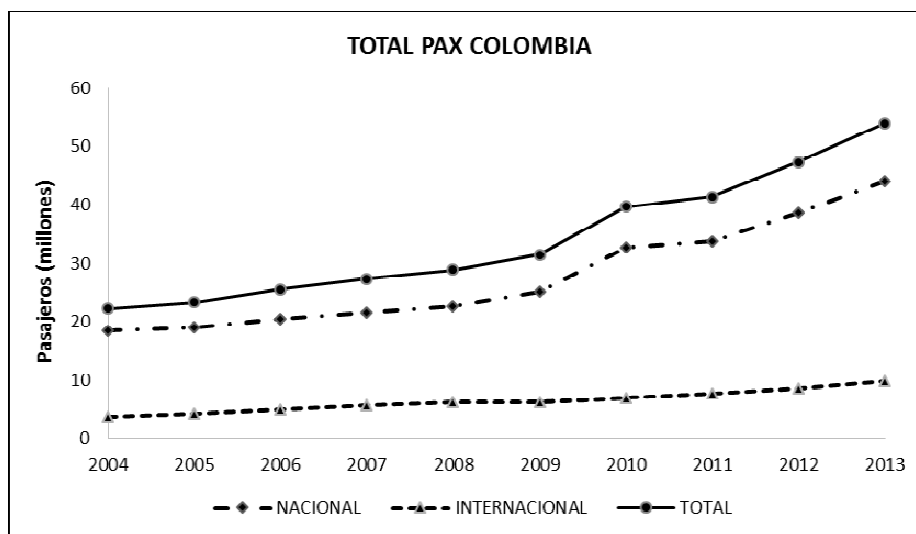
comercial y mantenimiento de las terminales aéreas de mayor uso. Bajo el objetivo planteado de las concesiones aeroportuarias del país, la empresa, sociedad, consorcio o ente concesionario de los aeropuertos se desempeña únicamente como administrador del mismo.

En lo que se refiera al subsector de los operadores aéreos, Colombia ha pasado en las últimas dos décadas de un esquema proteccionista a un esquema de libertad vigilada. Ahora bien, aunque la política de acceso al mercado nacional ha sido objeto de una liberalización gradual en años recientes todavía se establece un número máximo de operadores para las rutas de pasajeros y se mantiene un control sobre el techo en las tarifas de los tiquetes aéreos (Fedesarrollo, 2011). Sobre la liberalización de las tarifas aéreas en Colombia, desde 1992 hasta la expedición de la Resolución 3299 de 2007 de Aerocivil (sobre tarifas nacionales e internacionales de transporte aéreo regular de pasajeros), la intervención de Aerocivil en las tarifas aeronáuticas consistió en la aprobación de las tarifas propuestas por las aerolíneas para una determinada ruta y no en la imposición directa de las mismas. Las tarifas propuestas y sus condiciones debían cumplir con los criterios técnicos de equidad y suficiencia que establecen los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. La Resolución 3299 de 2007 modifica el régimen tarifario mediante eliminación de las tarifas mínimas para las empresas de transporte aéreo nacional e internacional. Dicha resolución establece que las empresas podrán fijar libremente las tarifas, siempre y cuando dichas tarifas no sean superiores a las que Aerocivil haya aprobado a otras aerolíneas en el nivel máximo. El efecto inmediato de la liberalización tarifaria fue la disminución sustancial de las tarifas fijadas por las empresas tanto para los destinos nacionales como internacionales. En otro orden, este efecto fue coherente con los fines de las políticas de competencia y además con la promoción de los servicios relacionados con el turismo. Por ello, la decisión de eliminar los precios mínimos, cuyo efecto fue el aumento de la competencia en el mercado, estuvo acorde con la política gubernamental de promover el turismo, y fue coherente también con el principio de competencia abierta establecido en la Ley General de Turismo (Ley 300 de 1996) (Miranda & Gutiérrez, 2008).

Desarrollo general del transporte aéreo en Colombia

La industria aeroportuaria colombiana está experimentando, desde hace una década, un acelerado y dinámico crecimiento nunca antes visto en su historia. En el año 2013 la red de aeropuertos colombianos, controlados por Aerocivil, transportó casi 54 millones de pasajeros totales, nacionales más internacionales, mostrando un incremento de un 140% con respecto al volumen transportado en el año 2004 (Figura 9); en cuanto al crecimiento a lo largo del periodo 2005-2013 siempre fue de signo positivo, incluso a pesar de las fuertes caídas, en el tráfico internacional en el periodo 2007-2009, y en el tráfico nacional en el año 2011 (Aerocivil, 2015).

Figura 9: Pasajeros totales transportados en Colombia

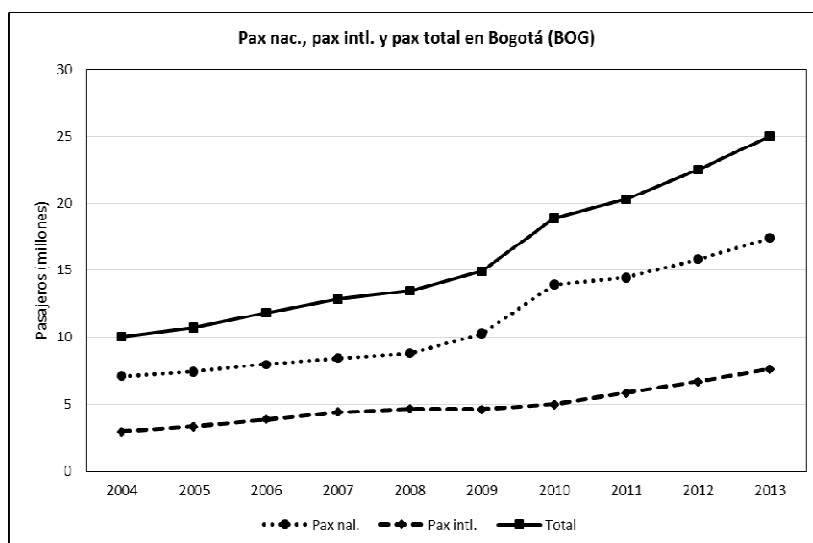


Fuente: Aerocivil (2015)

Aeropuertos en ciudades de alto impacto turístico

En Colombia las ciudades de mayor impacto turístico son Bogotá, Medellín, Cali, Cartagena de Indias y Barranquilla, y son estas ciudades las que reciben la mayor afluencia de turistas nacionales e internacionales, ya que en todas ellas su aeropuerto es internacional. El crecimiento del tráfico de pasajeros en estos aeropuertos, en la última década, está en la misma línea del desarrollo del transporte aéreo nacional. En el caso del Aeropuerto de Bogotá-El Dorado (BOG), como aeropuerto distribuidor (*Hub*) nacional, concentra el mayor tráfico del país tanto en el segmento nacional como internacional (Figura 10).

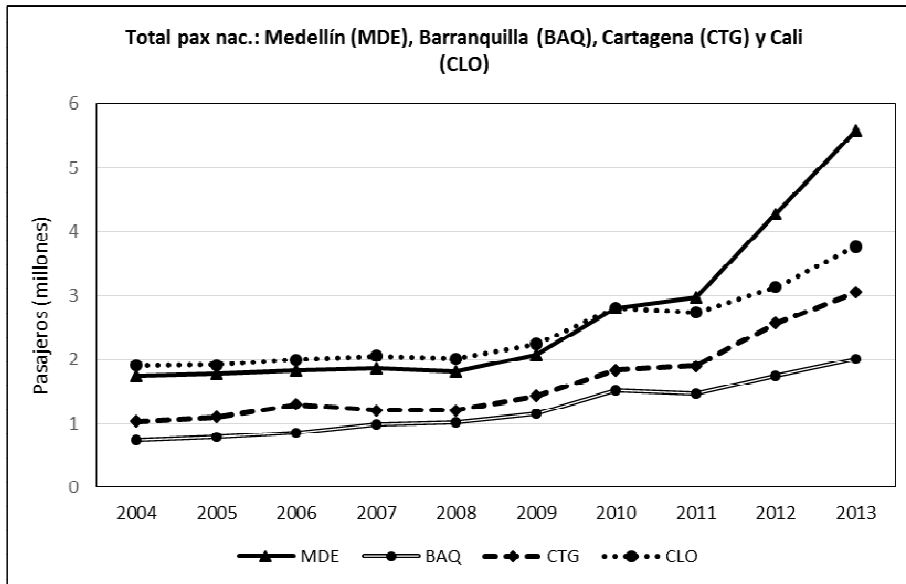
Figura 10: Desarrollo de tráfico de pasajeros, Aeropuerto de Bogotá-El dorado



Fuente: Aerocivil (2015)

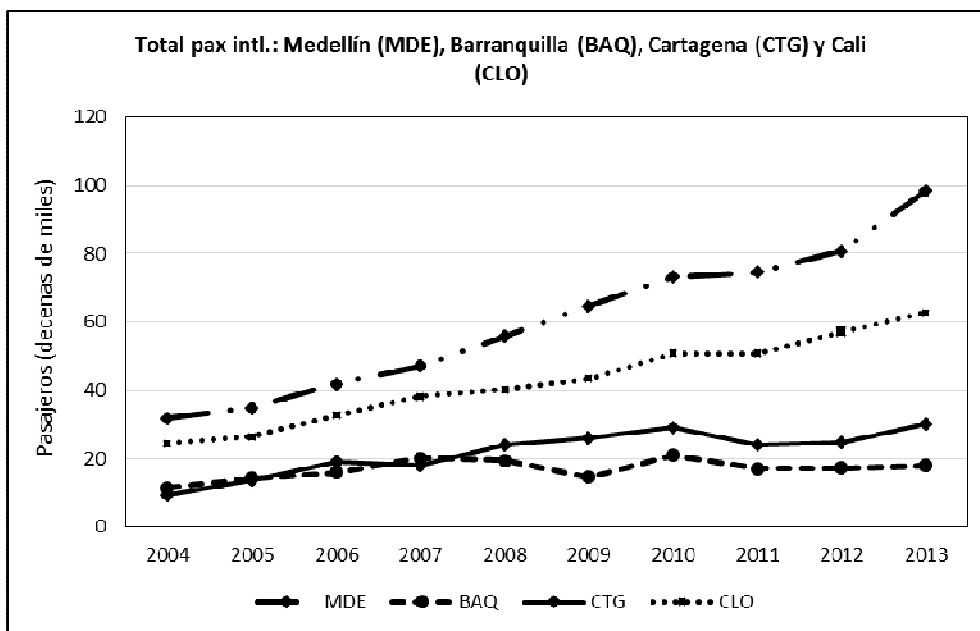
Para los siguientes cuatro aeropuertos internacionales de importancia turística nacional, se tiene un comportamiento similar al experimentado por el aeropuerto de la capital del país en el periodo de análisis (2004-2013). Asimismo son los aeropuertos de Medellín (MDE) y Cali (CLO) los que verifican un mayor y dinámico crecimiento del tráfico, tanto en el segmento nacional como el internacional (Figuras 11 y 12).

Figura 11: Tráfico de pasajeros nacionales, aeropuertos MDE, BAQ, CTG, CLO



Fuente: Aerocivil (2015)

Figura 12: Tráfico de pasajeros intl., aeropuertos MDE, BAQ, CTG, CLO



Fuente: Aerocivil (2015)

Conectividad. Sobre la conectividad de Colombia con el resto del mundo, entre los años 2002 y 2007 el número de rutas internacionales hacia y desde los aeropuertos colombianos se incrementó en un 39%, y las frecuencias de los vuelos internacionales aumentó un 34% en el mismo periodo (IATA, 2007). Para el año 2010 ya había activas 77 rutas internacionales hacia/desde Colombia (Oxford Economics, 2011). En lo que refiere a las rutas principales internacionales, es decir aquellas que mueven el mayor volumen de tráfico de pasajeros internacionales desde y hacia a Colombia, su crecimiento ha sido muy importante en la última década, y con respecto a todas las regiones de conexión. En el Cuadro 1 se muestra el crecimiento experimentado por las rutas principales internacionales, en el periodo 2004-2014, según regiones (Aerocivil, 2015).

Cuadro 1: Conectividad de Colombia con destinos internacionales

Región	Rutas principales intl. (2004)	Rutas principales intl. (2014)	Crecimiento (%)
Norteamérica	9	22	144%
Sudamérica	12	14	17%
Europa	4	10	150%
Centroamérica	7	11	57%
Islas del Caribe	5	6	20%

Fuente: Aerocivil (2015)

Demanda. En relación a la medida del tráfico real (o efectiva) de pasajeros (RPK), en el año 2013, en todos los aeropuertos de la red colombiana y en todas las rutas (nacionales e internacionales), se transportaron 37 mil millones de pasajeros-kilómetros. El RPK en 2013 creció un 12% con respecto al año 2012 (Aerocivil, 2015), más del doble del crecimiento medio mundial de un 5,2% (ICAO, 2014). Las líneas aéreas en Colombia han respondido a la creciente demanda del mercado, ofreciendo más sillas y más operaciones. En el periodo 2005-2013 la oferta de sillas se duplicó tanto para el segmento internacional (de 6 a 13 millones de sillas) como para el nacional (de 13,5 a 27,5 millones de sillas) (Aerocivil, 2015). En cuanto a los vuelos ofrecidos por las aerolíneas, en el periodo 2009-2013, éstos crecieron en un 30% en la oferta internacional y un 17% en la oferta nacional (ATAC, 2014).

Dimensión económica del transporte aéreo colombiano

La dimensión e impacto económico de la industria del transporte aéreo colombiano se puede medir, al menos, desde tres vertientes: a) por su contribución al PIB, b) soporte a otras industrias, y c) por la generación de empleo.

La participación del PIB del transporte aéreo al PIB nacional de Colombia ha sido prácticamente constante en la última década, del orden 0,43%, aunque experimenta una importante alza ininterrumpida desde el año 2010, alcanzando el 0,52% en el año 2013 (Banco de la República,

2014). Comparando la evolución de los tres medios de transporte, aéreo, marítimo y terrestre, en el periodo 2000-2013, el PIB del transporte aéreo fue el que más creció, 6% de media anual en el periodo, por 4,1% del PIB transporte terrestre y sólo 1% para el PIB transporte marítimo (Ministerio de Transporte, 2014).

En segundo lugar, la contribución del transporte aéreo al turismo es relevante, sobre todo si se tiene en cuenta que en Colombia el turismo es uno de los sectores más importantes en la generación de divisas. En el periodo 2004-2013 el incremento del visitantes extranjeros, que entraron por vía aérea, fue del 186%; en el 2013 entraron al país, vía aérea, 1,8 millones de turistas (extranjeros no residentes en Colombia), el 86% del total, el resto entró por vía marítima (vía cruceros) y terrestre (MinCIT, 2014a).

Y en tercer lugar, la industria del transporte aéreo en Colombia genera aproximadamente 124,000 empleos distribuidos de la siguiente manera: a) 55.000 empleos directos; b) 44,000 empleos indirectos, vinculados a la cadena de suministro de la industria y c) 25,000 empleos inducidos.

CONCLUSIONES

El análisis de los dos sectores, turismo y transporte aéreo, permite concluir que aunque directamente vinculados, han sido objeto de políticas públicas separadas, que han influido positivamente en su crecimiento. Aunque vale la pena resaltar que el turismo en Colombia apenas se está consolidando, siendo un sector emergente de alto crecimiento donde el transporte aéreo se vislumbra como uno de sus principales impulsores. Por lo tanto, con políticas públicas integradas para ambos sectores los resultados serían aún mejores, permitiendo aumentar las contribuciones a la economía nacional.

Cada industria por separado muestra indicadores relevantes a nivel nacional gracias a la implementación y desarrollo continuado de políticas públicas iniciadas a principios de la década de los 90, tanto desde el área sectorial del turismo como del transporte aéreo. Otro común denominador de la buena evolución de ambas industrias es la inversión, tanto pública como privada, impulsada desde las políticas públicas. Y en otro orden la estabilidad democrática e institucional, el acelerado desarrollo de la economía nacional, la apertura a los mercados internacionales que potenció el comercio exterior, y la caída de la intensidad del conflicto interno armado, todo ello experimentado de forma progresiva desde principios de este siglo, ha ayudado al desarrollo del turismo en Colombia, donde el transporte aéreo ha sido un soporte fundamental a tal desarrollo, gracias también a su propia dinámica y vertiginosa evolución.

Los objetivos y estrategias de los diferentes planes sectoriales turísticos han ido evolucionado y adaptándose en función tanto de los logros conseguidos por las políticas implementadas, como así también de la propia evolución natural de la industria, a nivel doméstico, regional y mundial, que fijaba

los nuevos retos y desafíos a alcanzar. En ese sentido la positiva evolución de casi todos los indicadores de la industria en la última década no dejan lugar a dudas sobre el éxito de las políticas públicas turísticas, sobre todo si se tiene en cuenta el corto tiempo (sólo 10 años) en el que la industria del turismo pasa a situarse en una posición relevante en la economía colombiana, hoy en día el primer generador de empleo del país y el tercer exportador en divisas. Asimismo, a pesar de las excelentes metas alcanzadas, gracias a los esfuerzos realizados por el gobierno y las instituciones (públicas y privadas), desarrollando y dando obligada continuidad a la aplicación de las políticas públicas, las autoridades turísticas aún tienen pendiente, principalmente, dos grandes desafíos a alcanzar, la competitividad y la seguridad.

En lo que respecta al transporte aéreo, las políticas gubernamentales, iniciadas a mediados de los 90, han llevado ya a concesionar al sector privado 18 principales aeropuertos de la red en cuatro diferentes generaciones. En lo que respecta al tráfico aéreo de pasajeros y carga en la última década ha sido la más destacada y dinámica de toda la historia del transporte aéreo colombiano. En el año 2013 la red de aeropuertos colombianos transportó casi 54 millones de pasajeros totales, mostrando un incremento de un 140% con respecto al volumen transportado en el año 2004. La dimensión e impacto económico de la industria del transporte aéreo colombiano muestran cifras relevantes en las tres dimensiones analizadas. Un continuo crecimiento de su aportación a la riqueza nacional, a través del PIB, siendo el subsector del transporte que más crece. Y finalmente su contribución a la generación de empleo, tanto en la misma industria como en otras relacionadas, principalmente en la del turismo. Finalmente, en Colombia las políticas públicas han impactado en el desarrollo y competitividad de la industria del transporte aéreo. El énfasis de las políticas públicas en la industria del transporte aéreo, al día de hoy, se centran en temas de inversión, pública y privada, y control de acceso al mercado (DNP, 2014).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACS - Association of Caribbean States (2000) "Agreement N°5/00: Principles for Common Commercial Air Transport Policy in the Association of Caribbean States". San Pedro Sula, December 7

Alonso, G. A. & Benito, A. (2012) "El impacto ambiental del transporte aéreo y las medidas para mitigarlo". X Congreso de Ingeniería del Transporte, 20-22 Junio, Granada

AEROCIVIL (2015) "Estadísticas, Estadísticas Operacionales, Transporte Aéreo". Disponible en: <http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Estadisticas/Estadisticas-Operacionales/Transporte-Aereo/Paginas/Inicio.aspx>. Consultado el 11 de septiembre de 2015

Álvarez Alday, M. & Fernández-Villarán, A. (2012) "Impacto económico del ocio en el siglo XXI". Arbor Ciencia, Pensamiento y Cultura 188(754): 351-363

ANI - Agencia Nacional de Infraestructuras de Colombia (2015) "Contratos de concesión aeroportuarios vigentes". Disponible en: <http://goo.gl/OA98od> Consultado el 11 de noviembre de 2015

- ATAC** (2014) “Competitividad del sector aéreo en Colombia: realidad y desafíos”. Encuentro nacional aeroportuario, Bogotá, 4 de junio
- Banco de la República** (2014) “Estadísticas”. <http://goo.gl/Ok1Gi> Consultado el 16 de marzo de 2015
- Botero, J. H.; Zuluaga, S. & Camacho, C.** (2010) “Estudio de prospectiva para la industria de la hotelería: proyecto de la Asociación Hotelera de Colombia”. Ed. Fedesarrollo, Bogotá
- Cabero Diéguez, V.** (2006) “Por una lectura crítica del territorio: repensar el oikoumene”. En: Espinoza, L & Cabero, V. (Comp.) Sociedad y Medio Ambiente. Ediciones Universidad, Madrid, pp. 181-196
- CAN - Comunidad Andina de Naciones** (2015) “Transporte Aéreo”. <http://goo.gl/Ktxql5> Consultado el 11 de noviembre de 2014
- Carvalho, C.** (2008) “Experiencia chilena en concesiones aeroportuarias”. Departamento Coordinador de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas, Santiago
- Cervantes Borja, J. F. & Gómez Uzeta, R.** (2007) “El ordenamiento territorial como eje de planeación de proyectos de turismo sustentable”. Ciencias Sociales 4(2): 103-117
- Clavijo, S.** (2011) “Dinámica del Sector Turismo en Colombia”. Centro de Estudios Económicos-ANIF, Bogotá
- DANE - Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia** - (2015) “Cuentas Económicas, Cuentas Nacionales Anuales”. Disponible en: <https://goo.gl/zx1ali> Consultado el 11 de noviembre de 2015
- DNP - Departamento Nacional de Planeación** (2014) “Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014”. Bogotá
- DNP - Departamento Nacional de Planeación** (2006) “Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010”. Bogotá
- DNP - Departamento Nacional de Planeación** (2005) “Documento CONPES 3397: Política Sectorial de Turismo”. Bogotá
- DNP - Departamento Nacional de Planeación** (1994) “Reordenamiento institucional y plan de expansión del sistema aeroportuario – Documento CONPES 2727”. Bogotá
- EUROPARC** (2007) “La Carta Europea del Turismo Sostenible en los Espacios Protegidos”. Madrid. Disponible en: <http://goo.gl/PgZl2> Consultado el 12 de junio de 2012
- FEDESARROLLO** (2011) “El impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas”. Cuadernos Fedesarrollo 34, Ed. Fedesarrollo, Bogotá
- Gámir Orueta, A. & Ramos Pérez, D.** (2011) “Los pequeños aeropuertos regionales de la España peninsular: dinámicas recientes y perspectiva de futuro”. *Ería* 84-85: 77-102
- IATA** (2007) “Economic benefits from air transport in Colombia”. Geneva
- ICAO** (2014) “Economic Development. 2013: Air Transport Yearly Monitor”. Montreal
- ICAO** (2003) “Background of Liberalization and experiences in the Latin American Region”. Worldwide Air Transport Conference ATConf/5-WP/98, Montreal, 24 to 29 March
- Kester, J. G. C.** (2014) “2013 International Tourism Results and Prospects for 2014”. UNWTO News Conference, Madrid, 20 January

- Lipovich, G.** (2009) "Mercado aerocomercial único en el MERCOSUR". XII Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL), Montevideo (Uruguay), 3-7 April
- Lipovich, G.** (2008) "The privatization of Argentine airports". *Journal of Air Transport Management* 14: 8–15
- Mendiola, A.; Arévalo, G.; Maratuech, P.; Pérez, J. & Valencia, J. C.** (2011) "Concesión del aeropuerto Jorge Chávez: evaluación del valor generado". ESAN Ediciones, Lima
- Melgosa Arcos, F. J.** (2005) "Del desarrollo sostenible al turismo sostenible. La integración del medio ambiente en el sector turístico". En: Ramos, P. (Ed.) *Gestión del medio ambiente* (189-236). Escuela de Educación y Turismo, Universidad de Salamanca, Salamanca, pp. 189-236
- MinCIT – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo** – (2015) "Informe Turismo Enero 2015". Disponible en: <http://goo.gl/2foj5Z> Consultado el 10 de junio de 2015
- MinCIT** (2014a) "Plan Sectorial de Turismo 2014-2018". Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, Bogotá
- MinCIT** (2014b) "Informe de turismo enero de 2014". Ministerio de Comercio Industria y Turismo de Colombia, Bogotá
- MinCIT** (2011) "Informe de turismo diciembre de 2011". Ministerio de Comercio Industria y Turismo de Colombia, Bogotá
- Ministerio de Transporte** (2014) "Transporte en cifras, estadísticas 2013". Ministerio de Transporte de Colombia, Bogotá
- Miranda, A. & Gutiérrez J. D.** (2008) "El derecho de la competencia en el sector aeronáutico colombiano". *Revista de Derecho de la Competencia* 4(4): 287-403
- Olivera, M.; Cabrera, P.; Bermúdez, W. & Hernández, A.** (2011) "El impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas". Ed. Fedesarrollo, Bogotá
- OMT – Organización Mundial del Turismo** (2011) "Panorama OMT del turismo internacional". Madrid
- OMT** (2009) "El turismo al servicio de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Desarrollo Sostenible del Milenio". Disponible en: <http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/docpdf/declaracionny-esp.pdf> Consultado el 20 de octubre de 2012
- OMT & UN** (2001) "Código ético mundial para el turismo". Resolución adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Disponible en: <http://goo.gl/wKyE2V> Consultado el 20 de octubre de 2012
- OMT** (s.f.) "Entender el turismo: Glosario Básico". Disponible en: <http://goo.gl/YdhNb> 7 de abril de 2014
- Ospina, M.** (2001) "Flexibilización del Transporte Aéreo y Privatización de Aeropuertos". Coloquio ICAO/LACAC/IADB/IATA, Nuevo escenario del transporte aéreo en América Latina, Salvador de Bahía, 27 y 28 de agosto
- Oxford Economics** (2011) "Economic Benefits from Air Transport in Colombia". London
- Parques Nacionales Naturales de Colombia** (2014) "Sistema de Parques Nacionales Naturales". Disponible en: <http://goo.gl/FsS8vF> Consultado el 7 de abril de 2014

- PNUMA & OMT** (2002) “Declaración de Quebec sobre el ecoturismo. Año internacional del Ecoturismo”. Disponible en: <http://goo.gl/Jp43of> Consultado el 8 de noviembre de 2014
- Rico Galeana, O.** (2008) “The privatization of Mexican airports”. *Journal of Air Transport Management* 14: 320-323
- Sarmiento, M. G.** (2000) “La Política de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina de Naciones”. *Revista de Derecho Privado* 6: 35-58
- Serebrisky, T.** (2012) “Airport Economics in Latin America and the Caribbean”. The World Bank, Washington
- SIC - Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia** (2013) “Estudios de Mercado, Aeropuertos de Colombia (2010-2012)”. SIC, Bogotá
- Such, M.J.; Zapata, S.; Risso W. A.; Brida, J. G. & Pereyra, J. S.** (2009) “Turismo y crecimiento económico: un análisis empírico de Colombia”. *Estudios y Perspectivas de Turismo* 18(1): 21-35
- UNWTO** (2014-a). “Tourism Highlights: edition 2014”. World Tourism Organization. Disponible en: http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_highlights14_en_hr_0.pdf Consultado el 22 de diciembre de 2014
- UNWTO** (2014-b) “Glossary of tourism terms”. Disponible en: <https://goo.gl/6W1ySz> Consultado el 26 de septiembre de 2014
- UNITED NATIONS** (2010). “International Recommendations for Tourism Statistics 2008”. Economic & Social Affairs. UNWTO-OMET-IOHBTO, New York, Disponible en: <http://goo.gl/CqsNS3> Consultado el 11 de noviembre de 2014
- Viloria Cedeño, N. E.** (2012) “Desarrollo turístico y su relación con el transporte”. *Gestión Turística* 17: 23-36
- WEF** (2013) “The Travel & Tourism Competitiveness Report 2013”. World Economic Forum, Geneva

Recibido el 03 de noviembre de 2015

Reenviado el 10 de noviembre de 2015

Aceptado el 15 de noviembre de 2015

Arbitrado anónimamente