



**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES**

**GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS**

**Análisis del transporte aéreo en Andalucía (2004-2018)**

Trabajo Fin de Grado presentado por Marta Miró Domínguez, siendo el tutor del mismo el profesor Dr.D. Manuel Luis Pazos Casado.

Vº. Bº. del Tutor:

Alumna:

Dr.D. Manuel Luis Pazos Casado

Dña. Marta Miró Domínguez

Sevilla, junio 2019





**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES  
GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS**

**TRABAJO FIN DE GRADO  
CURSO ACADÉMICO [2018-2019]**

**TÍTULO: ANÁLISIS DEL TRANSPORTE AÉREO EN ANDALUCÍA (2004-2018)**

**AUTOR: MARTA MIRÓ DOMÍNGUEZ**

**TUTOR: D. MANUEL LUIS PAZOS CASADO**

**DEPARTAMENTO: ANÁLISIS ECONÓMICO Y ECONOMÍA POLÍTICA**

**ÁREA DE CONOCIMIENTO: ECONOMÍA APLICADA**

**RESUMEN:**

El trabajo que se expone a continuación se centra en analizar detalladamente el transporte aéreo en Andalucía, focalizándose en las aerolíneas de bajo coste. Se realiza un estudio de los diferentes aeropuertos de Andalucía, que comprende de cada uno de ellos: una breve introducción, sus principales compañías aéreas, los destinos más importantes, las infraestructuras y servicios que ofrece y la evolución del tráfico de pasajeros desde el 2004 hasta la actualidad. A continuación, se estudia el modelo de negocio de las compañías de bajo coste, exponiendo una serie de atributos que las caracteriza. Además, se lleva a cabo un análisis de la cuota de mercado de las compañías low cost en cada aeropuerto, con el objetivo de realizar posteriormente una comparación entre el número de pasajeros de aquellas y el número de pasajeros de las aerolíneas tradicionales, desde el 2004 hasta el 2018. Finalizará a través de una conclusión en la que se unificarán y analizarán los datos obtenidos durante la investigación.

**TÉRMINOS CLAVE:**

Transporte aéreo; compañías aéreas; bajo coste; aerolínea; cuota de mercado; Andalucía.



## ÍNDICE

---

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>2. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO .....</b>	<b>2</b>
<b>2.1. ANTECEDENTES .....</b>	<b>2</b>
<b>2.2. EL TRANSPORTE AÉREO EN LA ACTUALIDAD .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3. PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO MUNDIAL.....</b>	<b>6</b>
<b>3. AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1. AEROPUERTO DE MÁLAGA.....</b>	<b>9</b>
<b>3.2. AEROPUERTO DE SEVILLA .....</b>	<b>13</b>
<b>3.3. AEROPUERTO DE JEREZ.....</b>	<b>16</b>
<b>3.4. AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN .....</b>	<b>19</b>
<b>3.5. AEROPUERTO DE ALMERÍA.....</b>	<b>22</b>
<b>3.6. AEROPUERTO DE CÓRDOBA.....</b>	<b>25</b>
<b>3.7. DEMANDA REAL Y DEMANDA ESTIMADA RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN DIRECTOR DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA DEL 2001 .....</b>	<b>28</b>
<b>4. COMPAÑÍAS AÉREAS TRADICIONALES VS. COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE.....</b>	<b>28</b>
<b>4.1. INTRODUCCIÓN COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE.....</b>	<b>28</b>
<b>4.2. MODELO DE NEGOCIO DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE .....</b>	<b>30</b>
<b>4.3. ANÁLISIS CUOTA DE MERCADO .....</b>	<b>31</b>
<b>4.3.1. Análisis cuota de mercado Málaga.....</b>	<b>31</b>
<b>4.3.2. Análisis cuota de mercado Sevilla .....</b>	<b>32</b>
<b>4.3.3. Análisis cuota de mercado Jerez .....</b>	<b>33</b>
<b>4.3.4. Análisis cuota de mercado Granada-Jaén.....</b>	<b>34</b>
<b>4.3.5. Análisis cuota de mercado Almería.....</b>	<b>35</b>
<b>4.3.6. Análisis cuota de mercado Córdoba.....</b>	<b>36</b>
<b>4.3.7. Análisis cuota de mercado Andalucía .....</b>	<b>36</b>
<b>5. CONCLUSIONES .....</b>	<b>39</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>41</b>
<b>7. ANEXOS .....</b>	<b>43</b>



## 1 INTRODUCCIÓN

Objetivos del trabajo:

- Analizar el tráfico de los aeropuertos de Andalucía centrándome en las compañías de bajo coste con el objetivo de comparar el volumen de pasajeros de estas compañías desde el 2001 hasta el 2018.
- Delimitación del concepto de compañía de bajo coste.
- Comparación evolución y desarrollo de las compañías de bajo coste a nivel aeroportuario y regional.
- Diferencias entre aeropuertos de Andalucía (superficie, volumen de pasajeros, destinos, número de compañías que operan).

Metodología:

Los datos y la información reflejada en este trabajo provienen de distintas bases de datos. Prácticamente toda la información la hemos obtenido de la página web de Aena y del Instituto de Turismo de España (Turespaña).

Hemos optado por utilizar los datos de pasajeros y aeropuertos que ofrece el ente público Aena en su página web ya que el control que la propia entidad gestora de los aeropuertos posee sobre el tráfico aéreo español nos merece la mayor confianza sobre la fiabilidad de los mismos.

Los listados de las compañías de bajo coste del año 2004 al 2018 los hemos obtenido del Servicio de Peticiones S.G. Conocimiento y Estudios Turístico del Instituto de Turismo de España.

A través de la relación de las compañías de bajo coste y de las estadísticas del tráfico aéreo proporcionadas por Aena hemos desarrollado la mayoría de los gráficos.

La evolución del transporte aéreo la hemos realizado con información de diversos artículos de revista, tesis, informes, páginas web de las propias compañías y las referencias bibliográficas de distintos autores contemporáneos y pasados.

## **2 EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**

### **2.1 ANTECEDENTES**

En 1921 se constituye en España la primera línea aérea de carácter comercial Sevilla-Larache, explotada por la Compañía Aérea CETA (Bernad, 1973).

A mediados de los años veinte surge otra Compañía Aérea, la Unión Aérea Española que explotaba las líneas Sevilla-Lisboa y Madrid-Lisboa (Utrilla Navarro, 2016).

Seis años más tarde, en 1927 se crea “Iberia”, año en el que realizó su primer vuelo comercial Madrid-Barcelona (Iberia, s.f.).

Al poco tiempo las tres Compañías Aéreas citadas anteriormente (CETA, Unión Aérea Española e Iberia) se fusionaron para obtener una mayor rentabilidad creando CLASSA, Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, Sociedad Anónima, a la que se le otorgó la exclusiva del tráfico aéreo español (Utrilla Navarro, 2016).

La sucesora de CLASSA fue LAPE, Líneas Aéreas Subvencionadas, lo que las diferenciaba era que ésta última pertenecía en su totalidad al Estado (Bernad, 1973).

En 1937, durante la Guerra Civil Española volvió a aparecer Iberia en el sector del transporte aéreo. Dos años más tarde se creó una nueva Compañía Aérea, TAE (Tráfico Aéreo Español), que pertenecía en su totalidad al Estado y cuya actividad cesó a los diez meses al fusionarse con Iberia. Momento en que el Gobierno le concedió la exclusividad del sector aéreo español (Bernad, 1973).

En la década de los 40, Iberia llevó a cabo el primer vuelo con destino Europa, y en 1946 fue la primera compañía en cruzar el Atlántico después de la Guerra (Iberia, s.f.). En 1945 se adhirió a la organización internacional IATA (International Air Transport Association) creada ese mismo año en la Habana con el objetivo de agrupar a diferentes Compañías Aéreas (Bernad, 1973).

A finales de los años 40 surgieron dos nuevas Compañías Aéreas en España que terminaron integrándose con Iberia: Aviaco (Aviación y Comercio) y CANA (Compañía Auxiliar de Navegación Aérea) (Bernad, 1973).

En 1956 en España se registraron un total de 1.538.462 pasajeros interiores, de los cuales un 6,5% correspondía a los aeropuertos de Málaga y Sevilla. El transporte aéreo internacional todavía no era muy relevante (Cano García, 1985).

El desarrollo de nuevos modelos de aeronaves metálicos, la aparición de las cabinas presurizadas, la incorporación de los reactores, la mejora en los sistemas de navegación y de las instalaciones portuarias, los adelantos tecnológicos militares aportados por la segunda guerra mundial y la ampliación de líneas aéreas, sirvieron para consolidar el transporte aéreo a nivel mundial y también produjeron una disminución de los precios y como resultado un aumento de la demanda. Este aumento de la demanda dio lugar a las tarifas de clase turista y a los vuelos chárter (Utrilla Navarro, 2016).

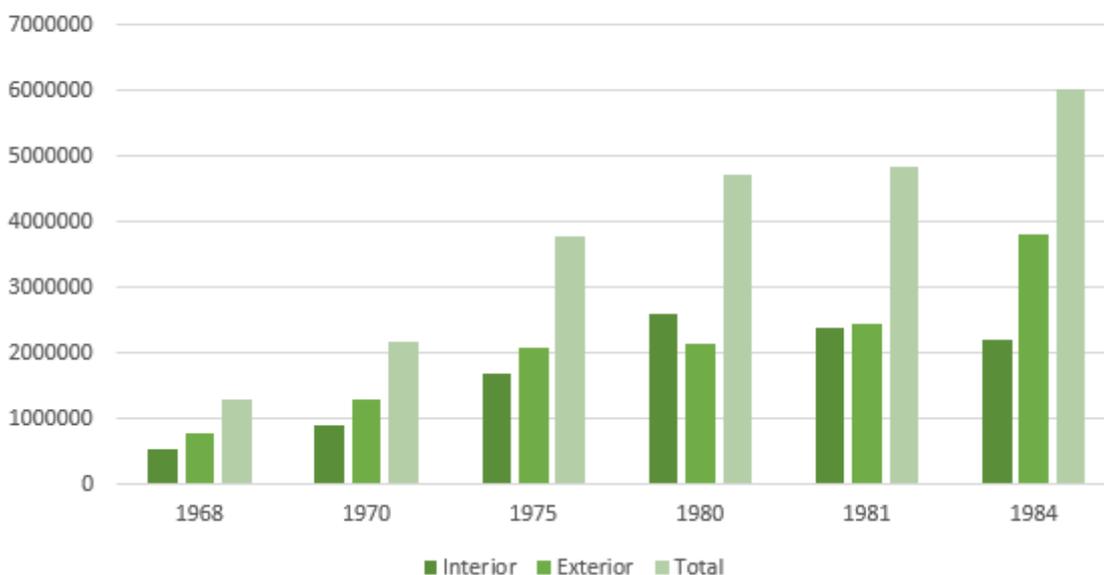
De manera casi simultánea a estos cambios y mejoras en la época de los 60 se dio en España el boom del turismo, especialmente se desarrolló un turismo de sol y playa por el sur y por el Mediterráneo. Este éxito ocasionó un crecimiento generalizado de la economía, puesto que la entrada de un elevado número de divisas al país permitió pagar las importaciones necesarias para el progreso de la industria y las infraestructuras. También el turismo supuso un desarrollo de la sociedad española, ya que comenzó a enriquecerse y nutrirse de diversas culturas (Vizcaíno, 2015).

La llegada de un gran número de turistas a través del transporte aéreo, provocó un aumento de la demanda de éste. Y como consecuencia de este aumento se desarrollaron los vuelos chárteres y el Gobierno se vio obligado a flexibilizar ciertas normas y leyes.

También comenzaron a surgir en España nuevas Compañías Aéreas como Spantax (Spanish Air Taxi), Air Spain o Transeuropa (Utrilla Navarro, 2016).

GRÁFICO 2.1

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA 1968-1984



*Fuente: Revista de Estudios Andaluces (1985), Elaboración propia.*

Durante los años setenta y ochenta se sucedieron varias crisis (la crisis del petróleo y la crisis económica y energética que se dio después de la Guerra del Golfo), a las que le siguió una época de crecimiento económico en la que se produjo la liberalización del transporte aéreo como fruto de la flexibilización de ciertas normas y leyes nacionales que hacían que la Compañías Aéreas estuviesen parcial o totalmente controladas por el Estado (López Bonilla & López Bonilla, 2009).

El proceso desregulador en España estuvo muy influenciado por la legislación comunitaria y la adaptación a los nuevos reglamentos se realizó de manera gradual desde el 1991 hasta 1997, año en el que la liberalización se produjo en su totalidad (Pazos Casado, 2006).

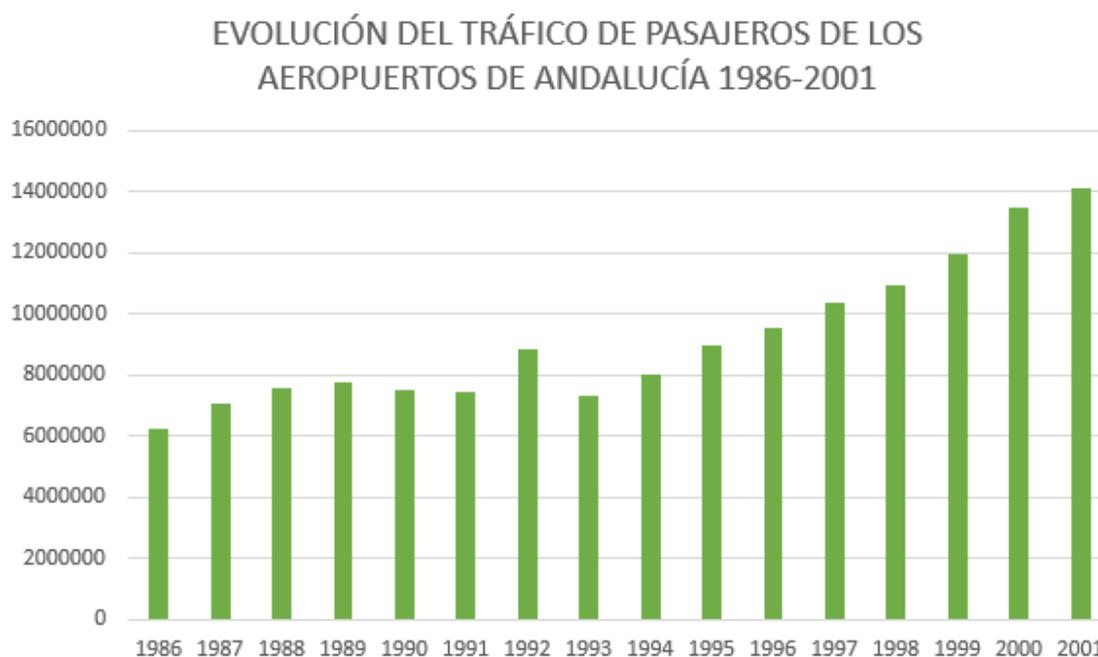
Este cambio en el transporte aéreo provocó conflictos a nivel empresarial en Iberia por diversas razones: su flota era muy heterogénea y poco flexible, y presentaba una estructura ineficiente de costes en la que predominaban elevados salarios. A lo largo de los años noventa y con ayudas del Estado consiguió solventar este problema (Pazos Casado, 2006).

A la vez que el Transporte Aéreo Español tuvo que adaptarse al proceso de liberalización y diversas compañías se sometieron a procesos de reestructuración tuvieron que hacer frente a nuevos competidores que comenzaron a entrar en España y que fueron aumentando progresivamente, los principales fueron Air Europa (1993) y Spanair (1994) (Pazos Casado, 2006).

Este aumento de la competencia trajo consigo una disminución de precios, pero no tan fuerte como la que se esperaba debido a que no en todas las líneas aéreas había competidores y a que Iberia seguía poseyendo derechos prioritarios que no permitían a las otras compañías expandirse (Pazos Casado, 2006).

En este marco en el que se encontraba el transporte aéreo comenzaron a surgir compañías de bajo coste como easyJet y Ryanair. Al mismo tiempo las compañías tradicionales crearon filiales low cost y se asociaron en alianzas internacionales: OneWorld, Sky Team o Star Alliance.

GRÁFICO 2.2



Fuente: Pazos Casado (2006), Elaboración propia.

Como fruto de la liberalización del transporte aéreo, en Andalucía a partir del año 1993, se observa un incremento notable en el tráfico de pasajeros alcanzando en 2001 los catorce millones, crecimiento que también se produjo en el resto de España.

Los aeropuertos ante esta situación tuvieron que ir cambiando sus infraestructuras con el fin de adaptarse a una demanda que no para de aumentar de servicios y compañías.

## **2.2 EL TRANSPORTE AÉREO EN LA ACTUALIDAD**

La asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) determinó que el transporte aéreo mundial aumentó en 2018 un 6,5%, lo que supone más de cuatro mil millones de pasajeros.

Analizando la evolución del transporte aéreo mundial, este ha estado siguiendo una tendencia positiva en la última década y se espera que se mantenga en los próximos años.

Este crecimiento continuo se debe a la situación favorable de la economía, en la que el transporte aéreo genera 65,5 millones de empleos y aporta 2,7 billones de dólares, y a unas tarifas aéreas cada vez más bajas.

Por zonas geográficas, el área en la que se dio un mayor aumento del tráfico fue Asia-Pacífico (7,3%) y en la que se produjo un menor incremento fue Oriente Medio (4,2%).

Cabe destacar una serie de datos que se dieron en el pasado año:

- Un porcentaje de ocupación del 81,4%, el más alto hasta el momento.
- Más de 20.000 pares de ciudades conectadas.

## **2.3 PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO MUNDIAL**

La asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) espera un crecimiento del 9% del tráfico aéreo mundial durante el 2019.

Utrilla Navarro (2016) afirma que, en un futuro no muy lejano gracias a las innovaciones tecnológicas y el desarrollo industrial, se crearán novedosas aeronaves cada más eficientes y automatizadas tanto como para uso colectivo como para uso individual.

Algunos de los avances en los que se centraran las industrias aeronáuticas son según National Geographic:

- El ahorro de combustible (Boeing X-48B).
- Aumento de la velocidad, llegando a alcanzar casi el doble de la velocidad del sonido (Supersonic Green Machine de Lockheed Martin).
- Materiales de mayor calidad y reducción de costes.
- Mayor distancia de vuelo.
- Las aeronaves en rutas largas volarán en formación en V con objeto de reducir el combustible más de un 12%.

También es razonable pensar que se expandirá el mercado del transporte aéreo de mercancías debido al desarrollo de una sociedad cada vez más capitalista.

Según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, la demanda de transporte aéreo de pasajeros para 2035 será de 7 billones de pasajeros anuales en todo el mundo y generará unos 97,8 millones de empleos y 5,7 billones de dólares en actividad económica.

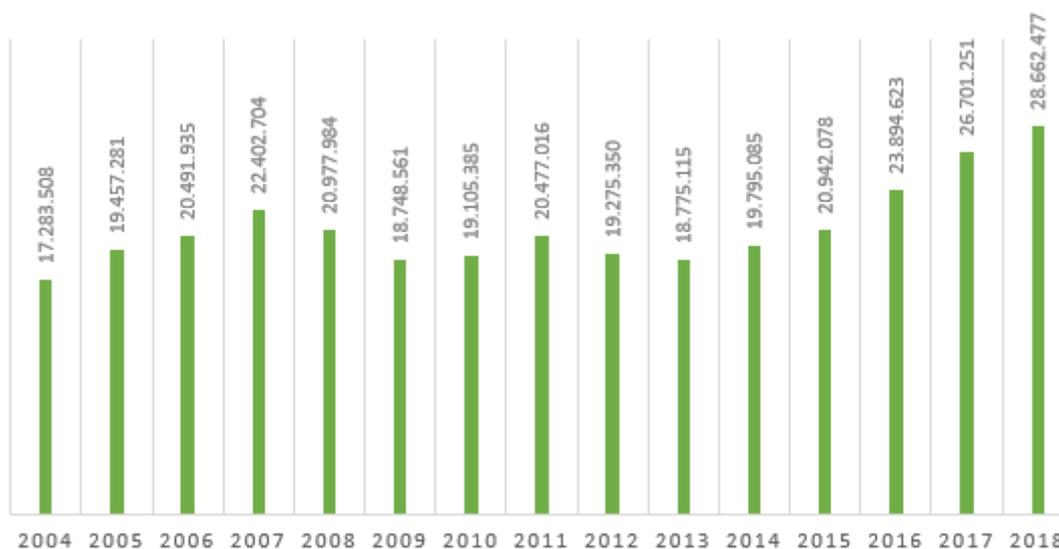
### **3 AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA**

Andalucía con una superficie de 87.597 Km<sup>2</sup>, alberga un total de 6 aeropuertos: el Aeropuerto de Málaga, el Aeropuerto de Sevilla, el Aeropuerto de Jerez, el Aeropuerto de Granada, el Aeropuerto de Almería y el Aeropuerto de Córdoba.

Registró un total de 28.662.477 pasajeros en 2018 que se concentraron principalmente en los aeropuertos de Sevilla (22%) y de Málaga (66%).

GRÁFICO 3.1

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA



Fuente: Aena, Elaboración propia.

GRÁFICO 3.2

COMPARACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN ANDALUCÍA Y ESPAÑA



Fuente: Aena, Elaboración propia.

En el gráfico se observa que la evolución del tráfico aéreo de Andalucía y de España han seguido caminos muy paralelos, representado el transporte aéreo andaluz entorno a un 10% de la cuota de mercado total (10,9% en 2018).

### 3.1 AEROPUERTO DE MÁLAGA

Según Aena, el aeropuerto de Málaga situado a 8 kilómetros de la ciudad se construyó en 1919, pero hasta el año 1946 no se abrió al tráfico nacional e internacional. En el año 2018 registró un total de 19.021.704 pasajeros, lo que supone un incremento de un 2,1 % respecto al año 2017. De estos, el 28% era de nacionalidad española y el resto extranjeros.

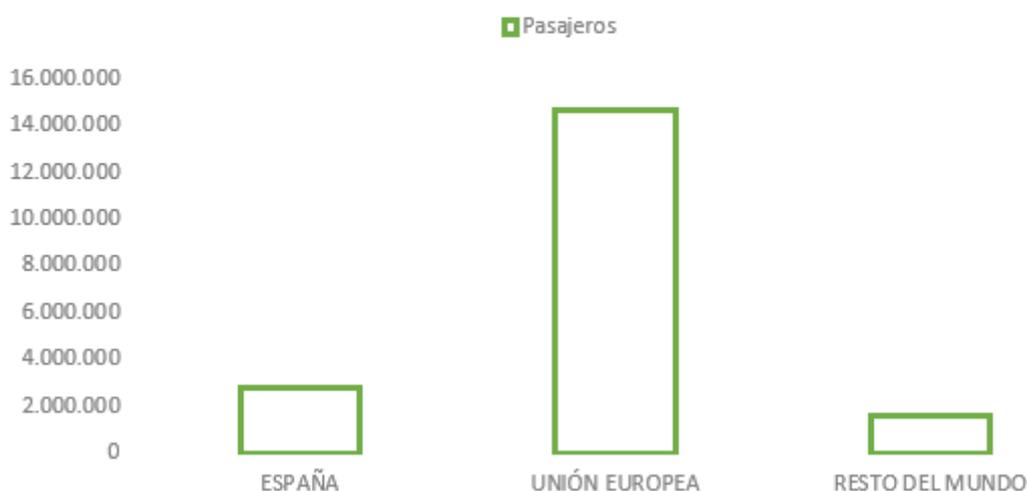
Atendiendo a las razones por las que viajaron, un 70% de los pasajeros viajó por vacaciones, un 12% por trabajo, otro 12% por motivos familiares y el resto por otras razones.

Desde este aeropuerto se puede viajar a 142 destinos ubicados en 35 países diferentes. Los principales y por lo tanto con mayor volumen de pasajeros son: Inglaterra (5,7M), España (2,8M), Alemania (1,6M), Francia (1,1M), Países Bajos (1,1M).

Agrupando los destinos por zonas geográficas a España le corresponde un 14,5% del total de pasajeros, al resto de países de la Unión Europea un 77% siendo el destino más importante y al resto del mundo un 8,5%, lo que equivale a 1.608.449 pasajeros.

GRÁFICO 3.3

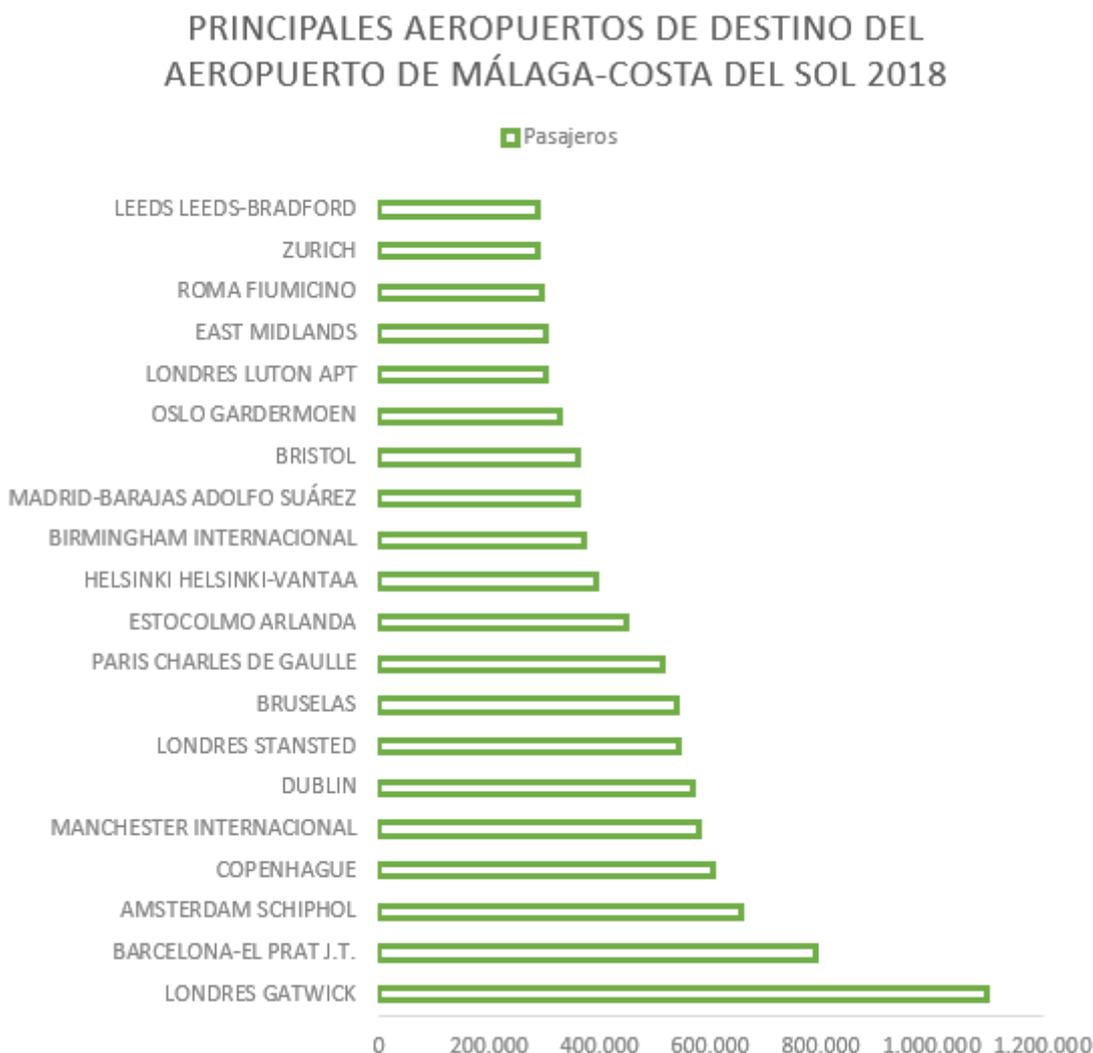
#### PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL 2018



Fuente: Aena, Elaboración propia.

De los 142 destinos, los recogidos en el siguiente gráfico concentran más del 50% de pasajeros.

GRÁFICO 3.4



Fuente: Aena, Elaboración propia.

De las 55 aerolíneas que operan en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, las recogidas en el gráfico representan más del 70% del tráfico aéreo de este: Ryanair (24%), easyJet (12%), Vueling (10%), Norwegian (10%), Jet2.com (5%), Transavia Holland (3%), Air Europa (3%), Aer Lingus (3%), Scandinavian Airlines (2%) y British Airways (2%).

GRÁFICO 3.5

COMPAÑÍAS AÉREAS PRINCIPALES DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL 2018



*Fuente: Aena, Elaboración propia.*

El aeropuerto de Málaga-Costa del Sol cuenta con una capacidad para 27M de pasajeros en una única terminal y una superficie comercial de más de once mil metros cuadrados. El resto de infraestructuras y servicios están representados en la siguiente imagen.

FIGURA 3.1. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL 2018.

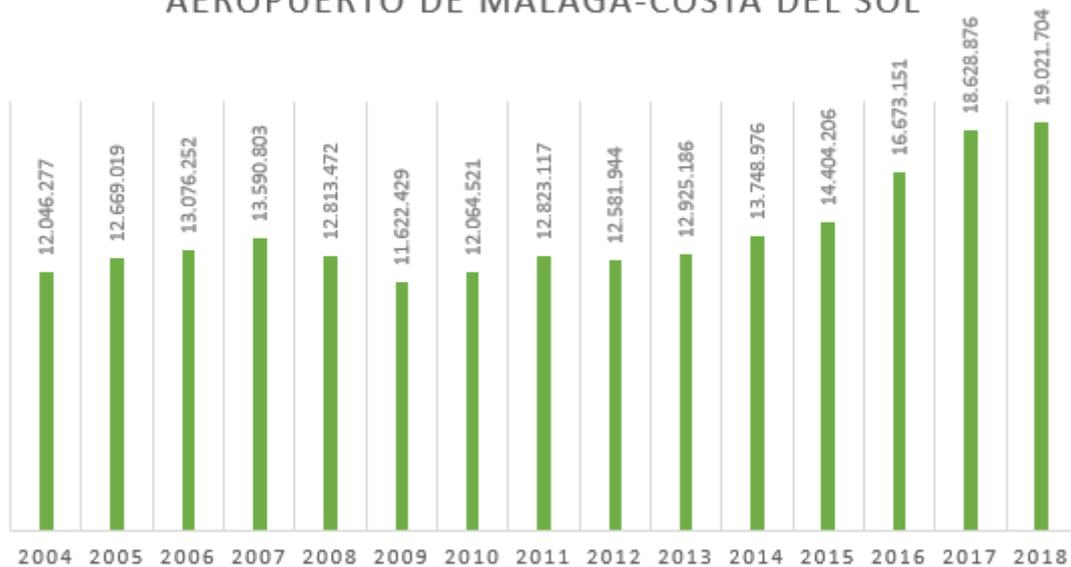


Fuente: Aena.

En 2018 el número de pasajeros superó los 19 millones, lo que supone casi un 60% más que en el año 2004.

GRÁFICO 3.6

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL



Fuente: Aena, Elaboración propia.

### 3.2 AEROPUERTO DE SEVILLA

Según Aena el aeropuerto de Sevilla, que se encuentra a 10 kilómetros del centro de la ciudad, se terminó de construir en 1991, año en el que se llevó a cabo una ampliación con motivo de la Exposición Universal de 1992.

En el último año registró 6.380.465 pasajeros, de los cuales un 22% viajó por motivos de trabajo, un 53% por vacaciones, un 20% por razones familiares y el 6% restante por otras. También cabe destacar que un 71% fueron de nacionalidad española y un 29% extranjeros.

Atendiendo a las diferentes áreas geográficas de destino podemos distinguir entre España (49,9%), la Unión Europea (47,2%) y resto del mundo (2,9%).

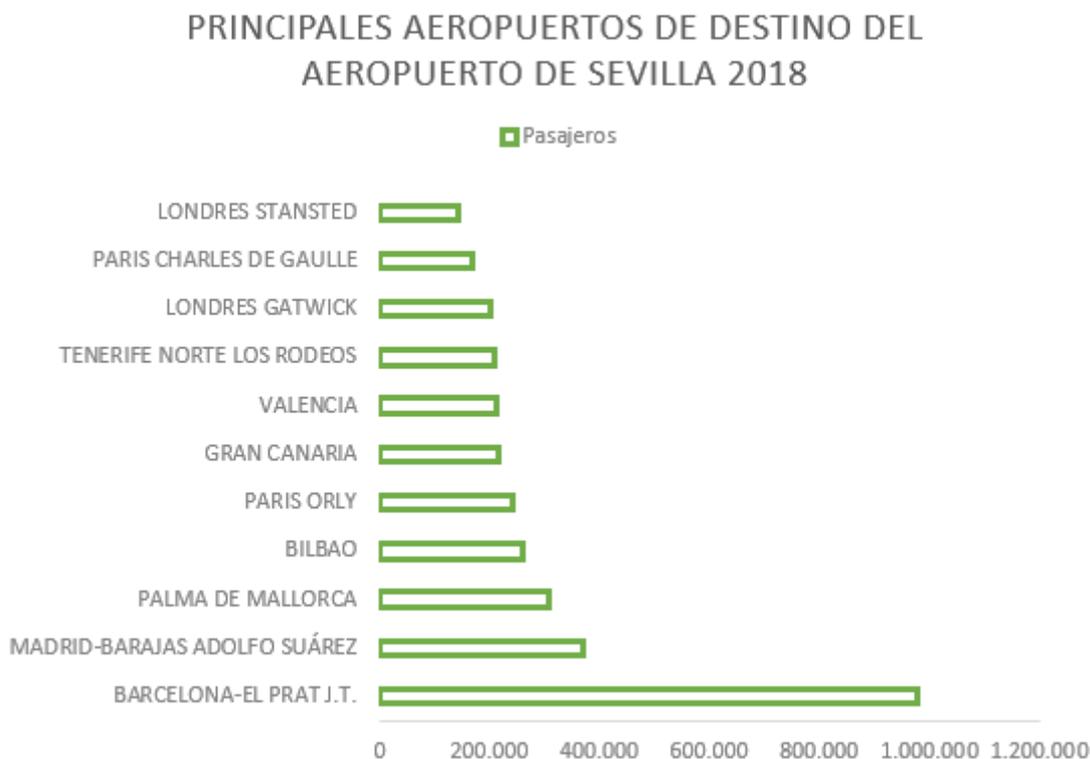
GRÁFICO 3.7



Fuente: Aena, Elaboración propia.

Por lo tanto, es lógico que se concentren los principales aeropuertos de destino en España y en otros países de la Unión Europea. En concreto los 11 destinos representados suponen más del 50% del tráfico aéreo del aeropuerto de Sevilla y los otros 65 concentran la otra mitad.

GRÁFICO 3.8



Fuente: Aena, Elaboración propia.

De las 20 compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Sevilla las que aparecen en el gráfico representan mas del 70% del tráfico aéreo.

GRÁFICO 3.9



Fuente: Aena, Elaboración propia.

Este aeropuerto tiene una capacidad de 6,5M de pasajeros y una superficie comercial de más de tres mil metros cuadrados. El resto de elementos claves de las instalaciones del aeropuerto están recogidos en la siguiente imagen.

FIGURA 3.2. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE SEVILLA 2018.



Fuente: Aena.

Desde los cinco últimos años, la demanda aérea en el aeropuerto ha ido siguiendo una tendencia general al alza, alcanzando el mayor número de pasajeros en este último año (6.380.465 pasajeros).

GRÁFICO 3.10

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SEVILLA



Fuente: Aena, Elaboración propia.

### 3.3 AEROPUERTO DE JEREZ

Según fuentes de Aena, el aeropuerto de Jerez se encuentra a 8 kilómetros de distancia del núcleo urbano y se comenzó a construir en mayo de 1937, mismo año en el que finalizaron las obras. Pero hasta 1968 no se abre al tráfico internacional.

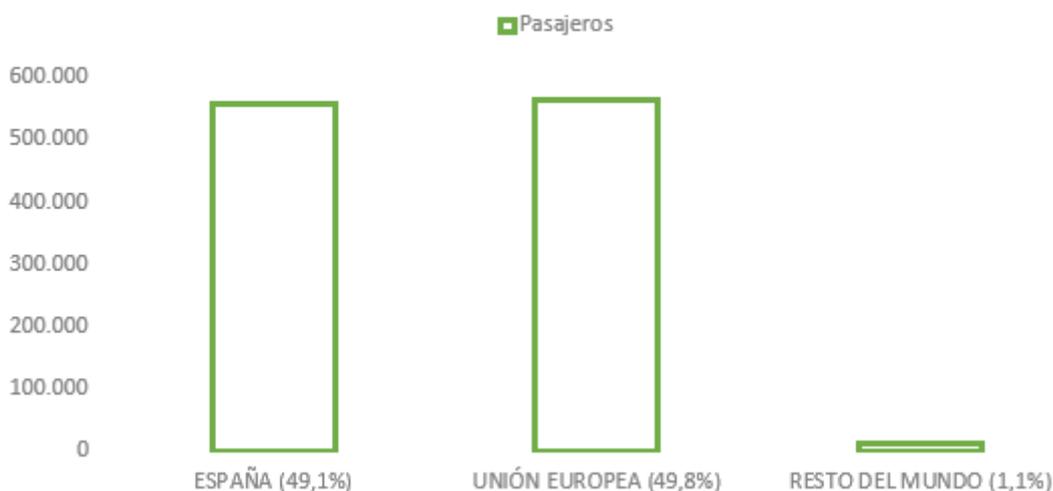
Es esencial para el desarrollo del turismo de la provincia de Cádiz, ya que este año gestionó un total de 1.133.621 pasajeros, de los cuales la mayoría (70%) viajó por motivos vacacionales.

Atendiendo a la nacionalidad, el 51% eran de procedencia extranjera y el 49% españoles.

En cuanto a la agrupación de destinos por zonas geográficas España representa el 49,1% con 4 destinos, la Unión Europea el 49,8% con 14 y el resto del mundo 1,1%.

GRÁFICO 3.11

PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE JEREZ 2018



Fuente: Aena, Elaboración propia.

Los aeropuertos de Dusseldorf, Barcelona-El Prat J.T. y Madrid Barajas Adolfo Suárez son los destinos a los que viajan más del 50% de pasajeros desde el aeropuerto de Jerez.

GRÁFICO 3.12

PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE JEREZ 2018



Fuente: Aena, Elaboración propia.

Las compañías aéreas representadas en el gráfico concentran más del 70% del tráfico aéreo de Jerez de la Frontera (72%).

GRÁFICO 3.13



Fuente: Aena, Elaboración propia.

El aeropuerto de Jerez ofrece diversos servicios como: cafetería y restaurante (839m<sup>2</sup>), tiendas (478m<sup>2</sup>) y parking entre otros, y presenta una capacidad para 2,7M de pasajeros.

FIGURA 3.3. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE JEREZ 2018.



Fuente: Aena

Desde 2014 se observa un crecimiento del tráfico aéreo, pero cabe destacar que al comparar el número de pasajeros del año 2004 (1.117.447) y del año 2008 (1.133.621) prácticamente se mantiene igual.

GRÁFICO 3.14

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE JEREZ



Fuente: Aena, Elaboración propia.

### 3.4 AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN

Aena afirma que el aeropuerto de Granada-Jaén, que está situado a 17 kilómetros de la ciudad de Granada y a 106 kilómetros del centro de Jaén, registró en 2018 un tráfico de 1.126.389 pasajeros.

Hasta 1972 no se inauguró concluyentemente el aeropuerto, año en el que se abrió al tráfico nacional e internacional. Con motivo del Campeonato Mundial de Esquí de 1995, se realizaron varias reformas y ampliaciones.

Atendiendo a la nacionalidad de los pasajeros, un 58% era español y un 42% extranjeros y en cuanto a las razones por las que viajaron: un 52% viaje por vacaciones, un 28% por trabajo, un 17% por motivos familiares y el resto por otras razones.

Un 83,6% de los pasajeros del aeropuerto de Granada-Jaén viajó a un destino español, un 16,3% a la Unión Europea y un 0,1% al resto del mundo.

GRÁFICO 3.15



Fuente: Aena. Elaboración propia.

Los destinos con mayor porcentaje de pasajeros fueron Madrid y Barcelona, representado más de la mitad del tráfico aéreo de este aeropuerto.

GRÁFICO 3.16



Fuente: Aena, Elaboración propia.

Más del 70% del tráfico aéreo del aeropuerto de Granada-Jaén se concentra en dos compañías de transporte aéreo (75%).

GRÁFICO 3.17



Fuente: Aena, Elaboración propia.

El aeropuerto tiene una capacidad de 2,2M de pasajeros y ofrece diversos servicios que quedan recogidos en la imagen como tiendas (236m<sup>2</sup>), restaurantes (855m<sup>2</sup>), parking y zona vip entre otros.

FIGURA 3.4. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN 2018.



Fuente: Aena.

El número de pasajeros del aeropuerto de Granada-Jaén no dejó de crecer hasta alcanzar casi el millón y medio de pasajeros en 2007. A partir de este año se produjo un descenso hasta 2013 (638.288 pasajeros), año en el que comenzó a aumentar la demanda hasta más de un millón.

GRÁFICO 3.18

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN



Fuente: Aena, Elaboración propia.

### 3.5 AEROPUERTO DE ALMERÍA

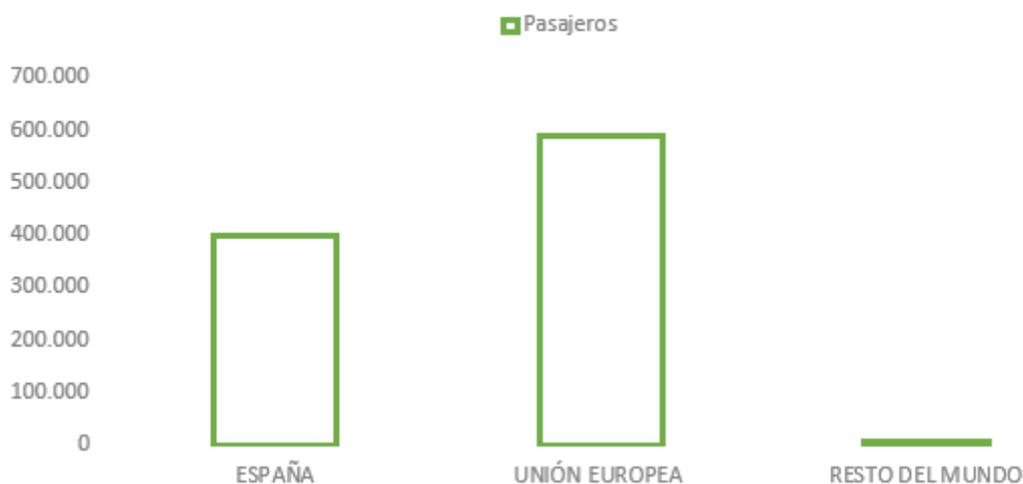
Según fuentes de Aena, el aeropuerto de Almería tiene su enclave a 8 kilómetros del centro urbano, se inauguró en 1968 quedando abierto al tráfico nacional e internacional. Se han ido realizando varias remodelaciones, produciéndose la última en 2009.

En este último año gestionó un total de 992.043 pasajeros, de los cuales el 45% eran de procedencia española y el 55% extranjeros. Un 28% de estos viajó por razones de trabajo, un 50% por vacaciones, un 20% por motivos familiares y el resto por otras razones.

Opera en 12 países distintos que pueden englobarse por zonas geográficas en: España 399.622 (40,3%), Unión Europea 586.740 (59,2%) y el resto del mundo 5.165 (0,5%).

GRÁFICO 3.19

PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA 2018



Fuente: Aena, Elaboración propia

El aeropuerto mantiene en más de la mitad de operaciones un tráfico regular de conexión con Manchester, Barcelona, Londres y Madrid.

GRÁFICO 3.20

PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA 2018



Fuente: Aena, Elaboración propia.

De las 19 aerolíneas principales, las representadas en el gráfico concentran más del 70% del total de los pasajeros.

GRÁFICO 3.21



Fuente: Aena, Elaboración propia.

El aeropuerto de Almería tiene capacidad para 1,6M de pasajeros y una superficie comercial de más de mil trescientos metros cuadrados. El resto de infraestructuras y servicios están recogidos en la imagen.

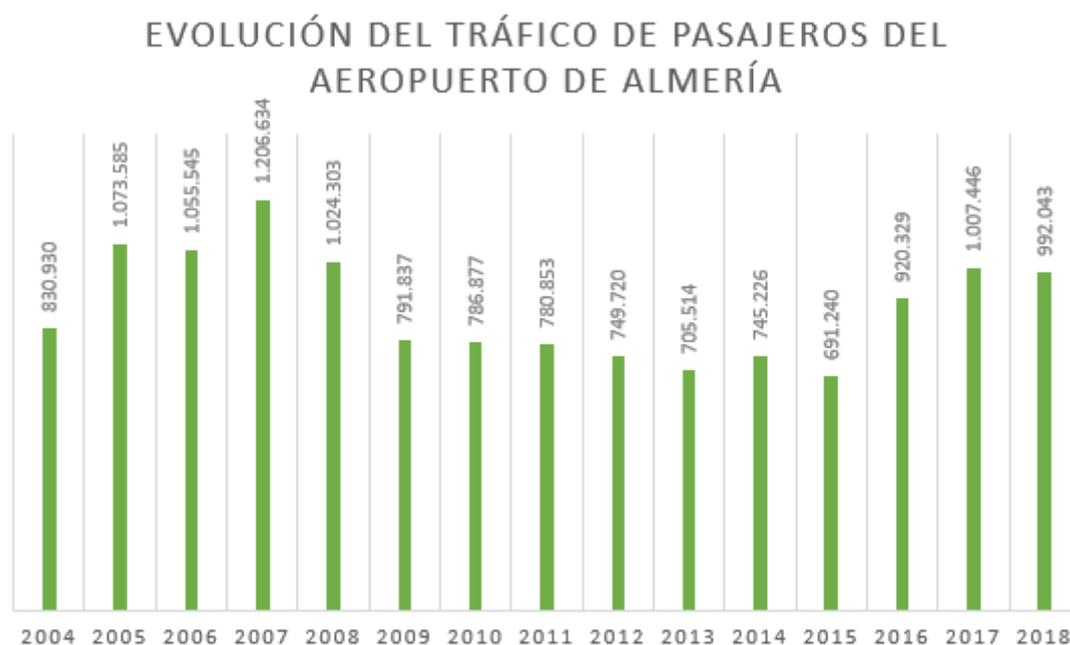
FIGURA 3.5. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA 2018.



Fuente: Aena.

Durante los años anteriores a la crisis, el número de pasajeros no dejó de crecer hasta alcanzar 1.206.634 en el año 2004. A partir de ese año comenzó a descender el volumen de pasajeros hasta el 2016, momento en el que se comenzó a dar de nuevo una tendencia positiva, pero nunca llegando a la cifra que se alcanzó en 2004.

GRÁFICO 3.22



*Fuente: Aena, Elaboración propia.*

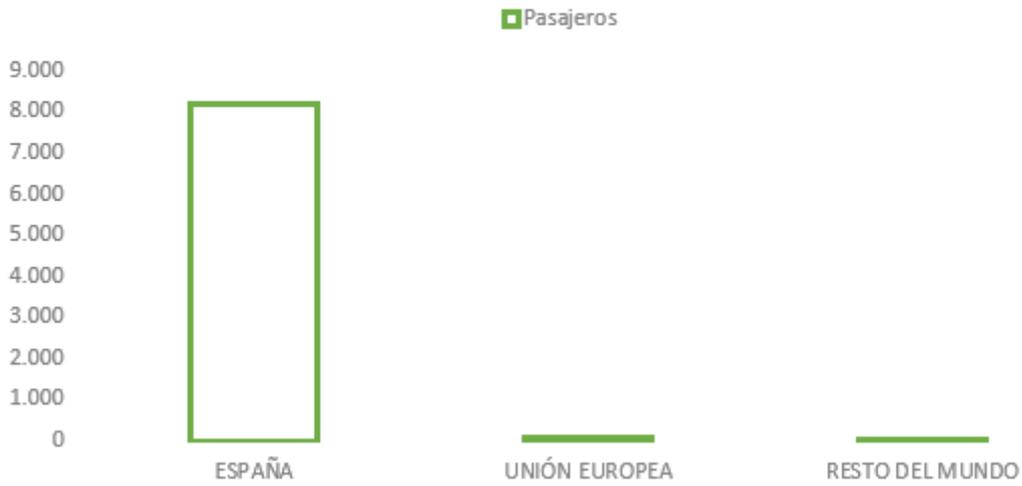
### 3.6 AEROPUERTO DE CÓRDOBA

Según Aena, el aeropuerto de Córdoba se encuentra a 6 kilómetros del centro urbano y actualmente hacen uso de él principalmente empresas de tratamientos agrícolas, hospitales para el transporte de órganos, vuelos militares y chárter. Abrió sus puertas en 1958 y en 1995 se llevó a cabo su última ampliación.

Presentó el pasado 2018 un volumen de pasajeros de 8.255, siendo España la única zona geográfica de destino.

GRÁFICO 3.23

PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA 2018



Fuente: Aena, Elaboración propia.

GRÁFICO 3.24

PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA 2018



Fuente: Aena, Elaboración propia.

Los elementos claves de las instalaciones de este aeropuerto están recogidas en la siguiente imagen.

FIGURA 3.6. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA 2018.

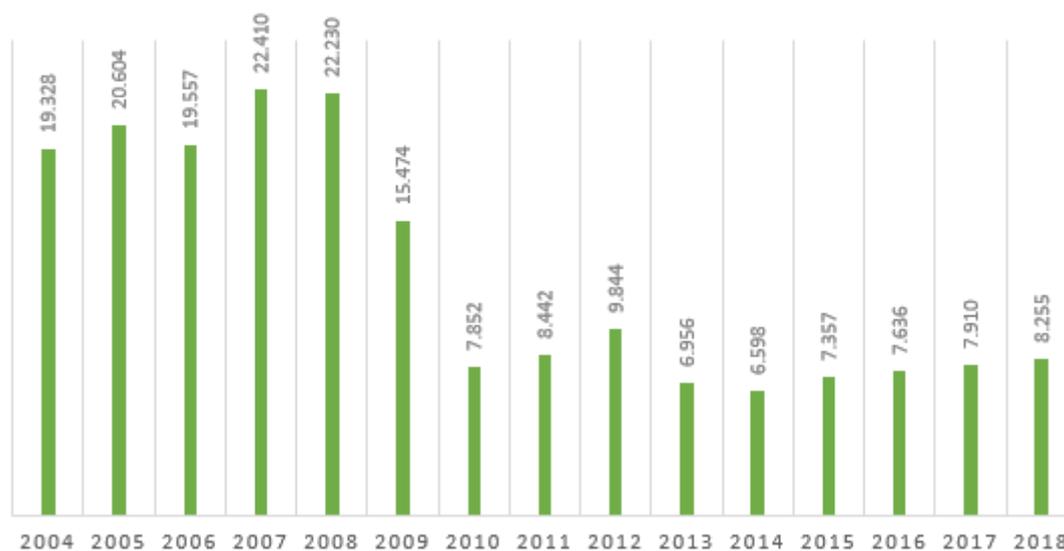


Fuente: Aena.

El número de pasajeros ha seguido de manera generalizada una tendencia negativa desde el año 2007 (22.410 pasajeros) reduciéndose hasta menos de la mitad en el 2018.

GRÁFICO 3.25

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA



Fuente: Aena, Elaboración propia.

### 3.7 DEMANDA REAL Y DEMANDA ESTIMADA RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN DIRECTOR DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA DEL 2001

TABLA 3.1. DEMANDA ESTIMADA VS. DEMANDA REAL DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA

	AÑO 2005			AÑO 2010			AÑO 2015		
	D. ESTIMADA	D. REAL	Δ%	D. ESTIMADA	D. REAL	Δ%	D. ESTIMADA	D. REAL	Δ%
Málaga-Costa del Sol	10.606.100	12.669.019	19	13.163.800	12.064.521	8	15.090.200	14.404.206	4
Sevilla	2.503.045	3.521.112	40	3.363.242	4.224.718	26	4.497.192	4.308.845	4
Jerez	957.003	1.297.134	35	1.118.586	1.043.163	7	1.439.737	823.160	43
Granada-Jaén	581.456	875.827	50	678.609	978.254	44	775.752	707.284	9
Almería	1.213.019	1.073.585	11	1.436.582	786.877	45			

Fuente: Pazos Casado (2016), Elaboración propia.

## 4 COMPAÑÍAS AÉREAS TRADICIONALES VS. COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE

En el mercado del transporte aéreo de pasajeros existen principalmente dos tipos de compañías, las compañías aéreas tradicionales y las compañías aéreas de bajo coste que son en las que se van a estudiar más en profundidad en este capítulo del trabajo.

### 4.1 INTRODUCCIÓN COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE

Las compañías de bajo coste surgieron hace aproximadamente 30 años en América, fueron fruto de unas promociones de vuelos a la mitad de precio que realizaron algunas compañías con el objetivo de darse a conocer entre los habitantes que no solían realizar viajes en avión (Fernández, 2017).

En España comenzaron a surgir en los años noventa como fruto de la liberalización del transporte aéreo y a lo largo de estos años su cuota de mercado ha ido creciendo hasta convertirse en el mercado principal en el mundo.

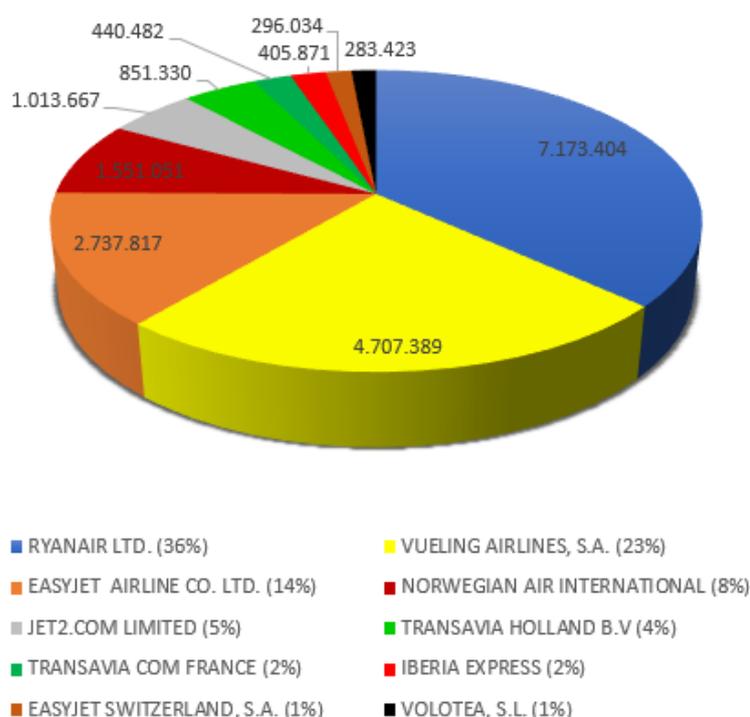
En 2018 el Instituto de Turismo de España ha considerado 21 aerolíneas como compañías de bajo coste: Transavia.com France, Ryanair LTD, Meridiana Fly Spa, Transavia Holland B.V, easyJet Airline Co. LTD, Jet2.com Limited, Monarch Airlines, Germanwings GMBH, easyJet Switzerland, Norwegian Air Shuttle ASA, Wizz Air

Hungary LTD, SC Blue Air-AMS, Vueling Airlines, Iberia Express, Volotea, Air Arabia Maroc, Pegasus Airlines, Eurowings GMBH Duesseldorf, Norwegian Air International, Cobaltair Limited y Canaryfly.

Las compañías que aparecen en el siguiente gráfico representan más del 95% de la cuota de mercado de las aerolíneas de bajo coste en Andalucía.

GRÁFICO 4.1

PRINCIPALES COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE EN ANDALUCÍA 2018

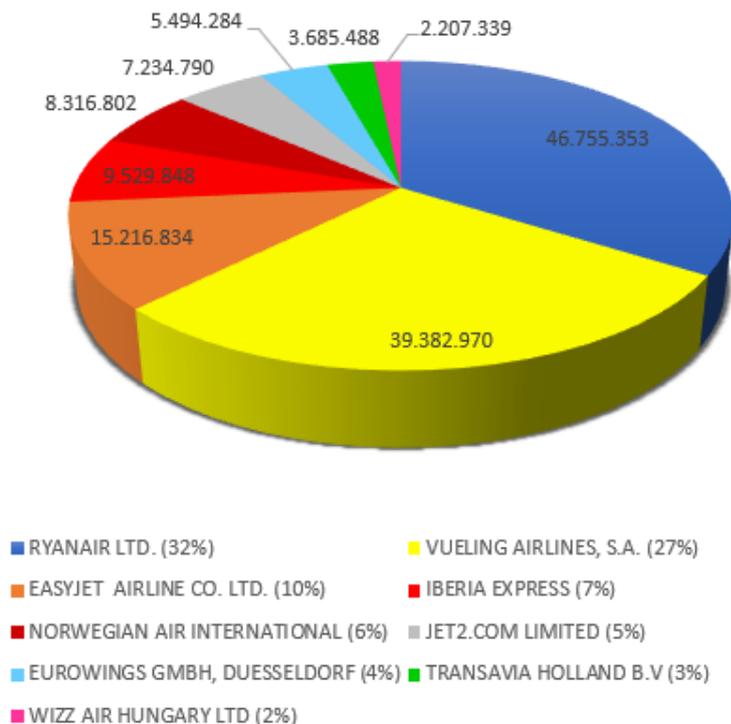


*Fuente: Aena, Elaboración propia.*

Al compararlas con las más representativas de España, observamos que la mayoría coinciden, aunque con distintos porcentajes de cuota de mercado.

GRÁFICO 4.2

PRINCIPALES COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE EN ESPAÑA 2018



Fuente: Aena, Elaboración propia.

#### 4.2 MODELO DE NEGOCIO DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE

Cada vez es más difícil diferenciar el modelo de negocio de las compañías low cost y de las tradicionales, ya que ha ido homogeneizándose con el tiempo y por lo tanto comparten algunas características (Instituto de Estudios Turísticos, 2014).

A pesar de esto, las compañías aéreas de bajo coste suelen poseer una serie de atributos que permiten diferenciarlas de las tradicionales. Estos son según Christian Wehner (2016) los siguientes:

- Los billetes de avión se venden directamente al cliente sin intermediarios, en la mayor parte de los casos a través de internet.
- Los viajes suelen ser point-to-point y de corta o media distancia.
- Las aerolíneas low cost no tienen programas de fidelización, su objetivo es fidelizar a los clientes con precios bajos.
- En cuanto a los servicios que ofrecen como la selección de asiento, el check-in en el momento de la compra, la prioridad de embarque, el equipaje y la comida a

bordo, no están incluidos y suelen tener unos precios muy elevados. Y suponen una fuente de ingresos muy importante para estas aerolíneas.

- También ofrecen otros servicios relacionados con el viaje como pueden ser el transporte y el alojamiento.
- Tratan siempre de maximizar la ocupación de sus vuelos.
- Solo tienen asientos de clase turista y el espacio es muy reducido, ya que tratan de aprovecharlo al máximo.
- La flota de este tipo de compañías es muy homogénea con el fin de que cualquier persona de la empresa este familiarizada con ella. La mayoría solo cuentan con un tipo de avión que suelen ser el Boeing 737 o el Airbus 320.
- No realizan campañas de marketing a excepción de determinadas ofertas que anuncian a través de banners en páginas webs o que envían por correo electrónico a los clientes que tiene en su base de datos.
- Las aeronaves están en uso constantemente y tratan de reducir al máximo el tiempo que están en tierra, consiguiendo minimizarlo a menos de 30 minutos.
- La plantilla es la mínima posible y sus salarios suelen estar por debajo de la media del sector.
- Usan aeropuertos secundarios, ya que sus tasas son más bajas.
- Las únicas oficinas de distribución que poseen son las ubicadas en los aeropuertos.

Todas estas características y atributos tienen como objetivo el desarrollo de una estrategia basada en la minimización de costes.

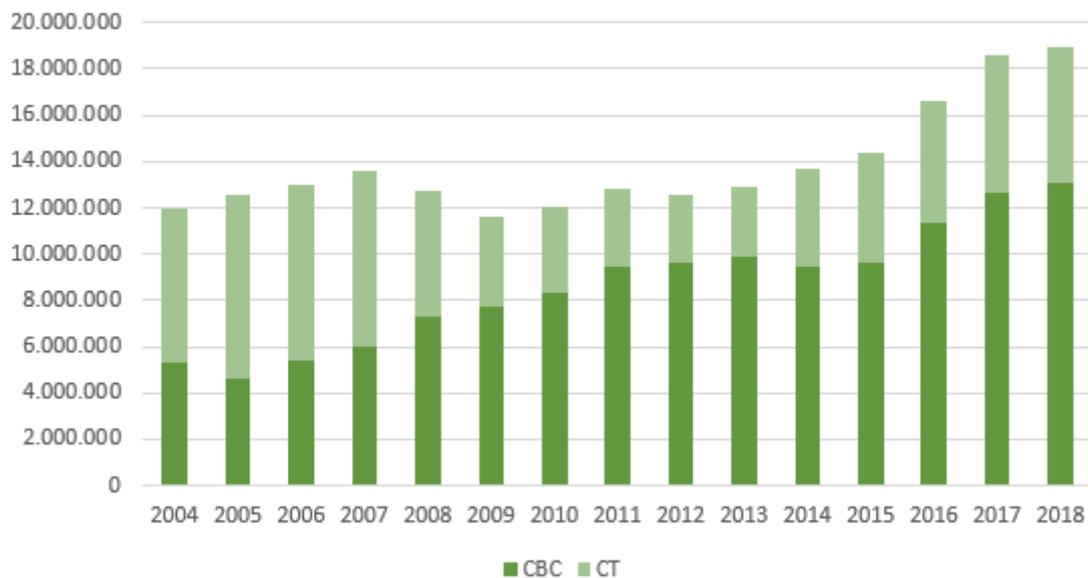
### **4.3 ANÁLISIS CUOTA DE MERCADO**

#### **4.3.1 Análisis cuota de mercado Málaga**

En el aeropuerto de Málaga actualmente operan 55 aerolíneas notables, de las cuales 14 son de bajo coste. Si nos centramos en el número de pasajeros, las compañías aéreas tradicionales transportan el 31% (8,9M), mientras que las low cost se encargan del 69% del tráfico aéreo lo que supuso un total de 13,1M de pasajeros durante el 2018.

GRÁFICO 4.3

Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL



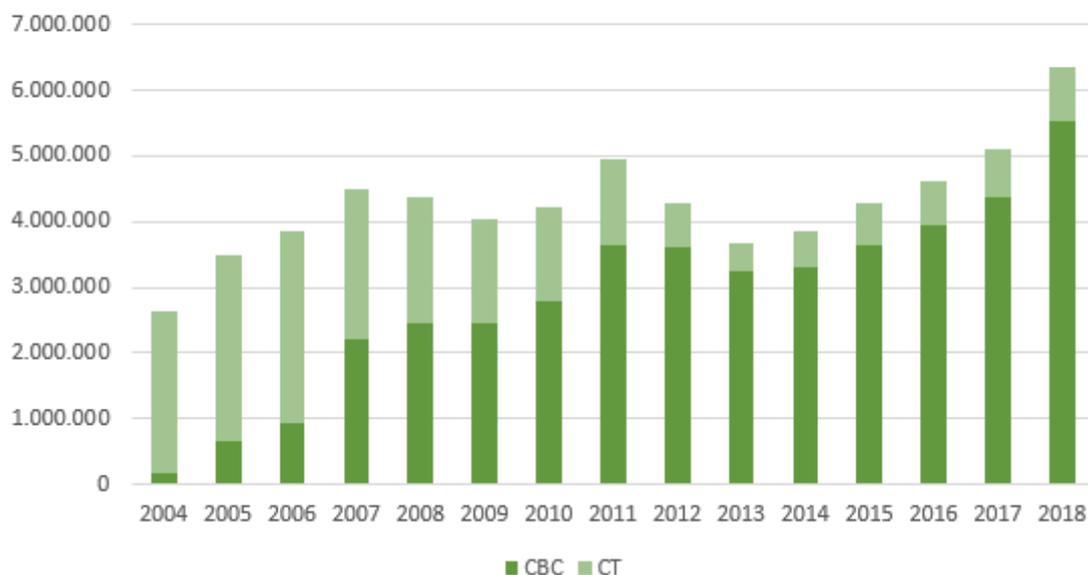
Fuente: Aena, Elaboración propia.

#### 4.3.2 Análisis cuota de mercado Sevilla

En el aeropuerto de Sevilla operan casi 200 compañías aéreas comerciales, de las cuales solo 20 se consideran importantes por tener un número notable de pasajeros. El 87% del tráfico aéreo fue soportado por 8 aerolíneas consideradas de bajo coste, lo que supuso 5,6M de pasajeros de un total de 6,3M.

GRÁFICO 4.4

Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DEL AEROPUERTO DE SEVILLA



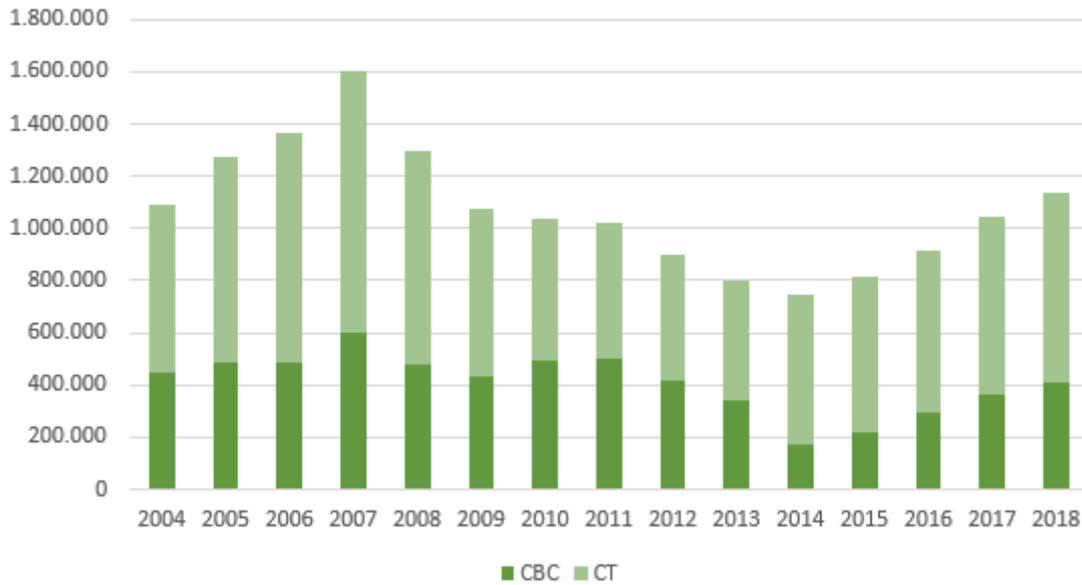
Fuente: Aena, Elaboración propia.

### 4.3.3 Análisis cuota de mercado Jerez

El aeropuerto de Jerez albergó durante el pasado año 2018 un total de 1.133.097 pasajeros, de los cuales el 64% viajaron en compañías tradicionales y el resto lo hicieron en compañías de bajo coste. Estos datos son proporcionales al número de aerolíneas que operan en este aeropuerto: siendo 4 compañías low cost y 9 tradicionales.

GRÁFICO 4.5

Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DEL AEROPUERTO DE JEREZ

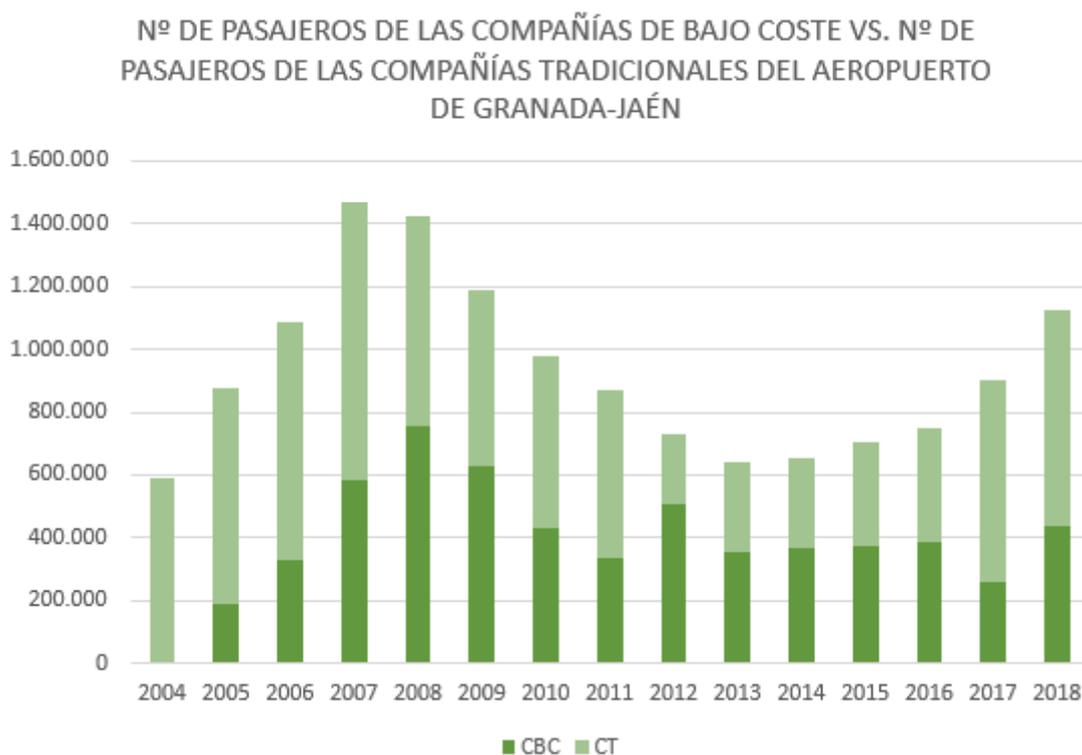


Fuente: Aena, Elaboración propia.

#### 4.3.4 Análisis cuota de mercado Granada-Jaén

En el aeropuerto de Granada-Jaén operaron en 2018 siete aerolíneas principalmente. Tres de ellas fueron de bajo coste, las cuales transportaron al 71% de los pasajeros y las 4 restante tradicionales que llevaron a cabo el resto de las operaciones aéreas.

GRÁFICO 4.6

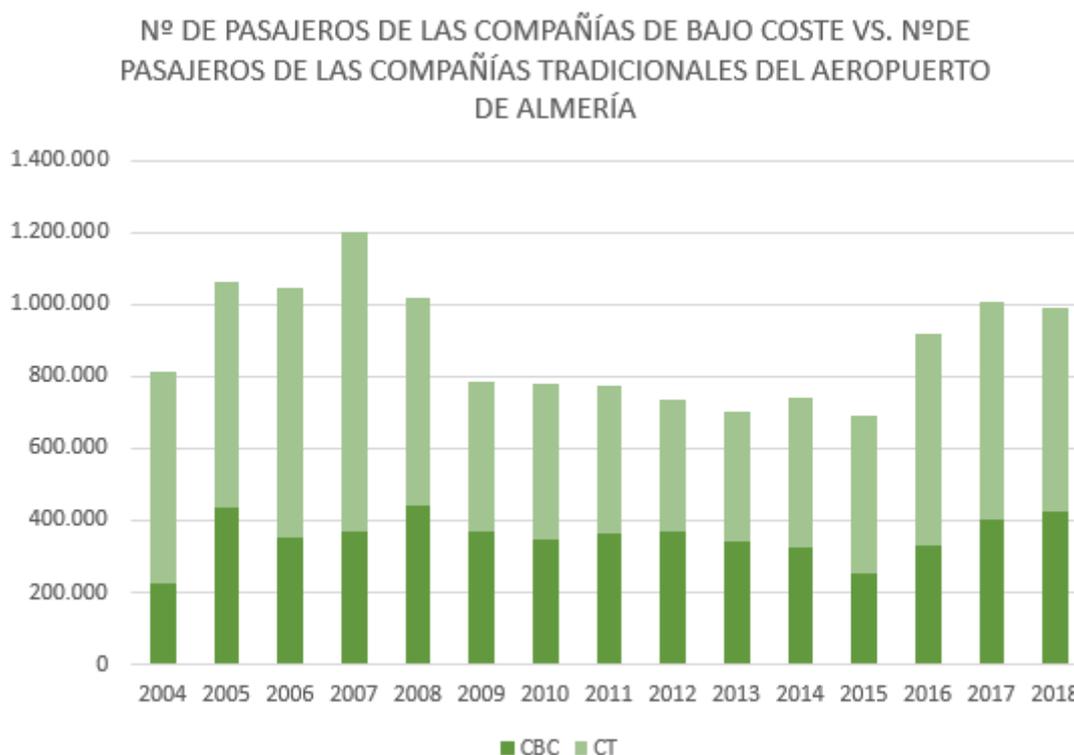


Fuente: Aena, Elaboración propia.

#### 4.3.5 Análisis cuota de mercado Almería

En el aeropuerto de Almería se puede considerar que existen 19 aerolíneas fundamentales por transportar un número notable de pasajeros. Seis de estas 19 compañías aéreas son consideradas low cost y transportan al 43% del total de pasajeros de este aeropuerto.

GRÁFICO 4.7



Fuente: Aena, Elaboración propia.

#### 4.3.6 Análisis cuota de mercado Córdoba

El aeropuerto de Córdoba carece de tráfico aéreo comercial, por lo que ninguna compañía low cost opera en él.

#### 4.3.7 Análisis cuota de mercado Andalucía

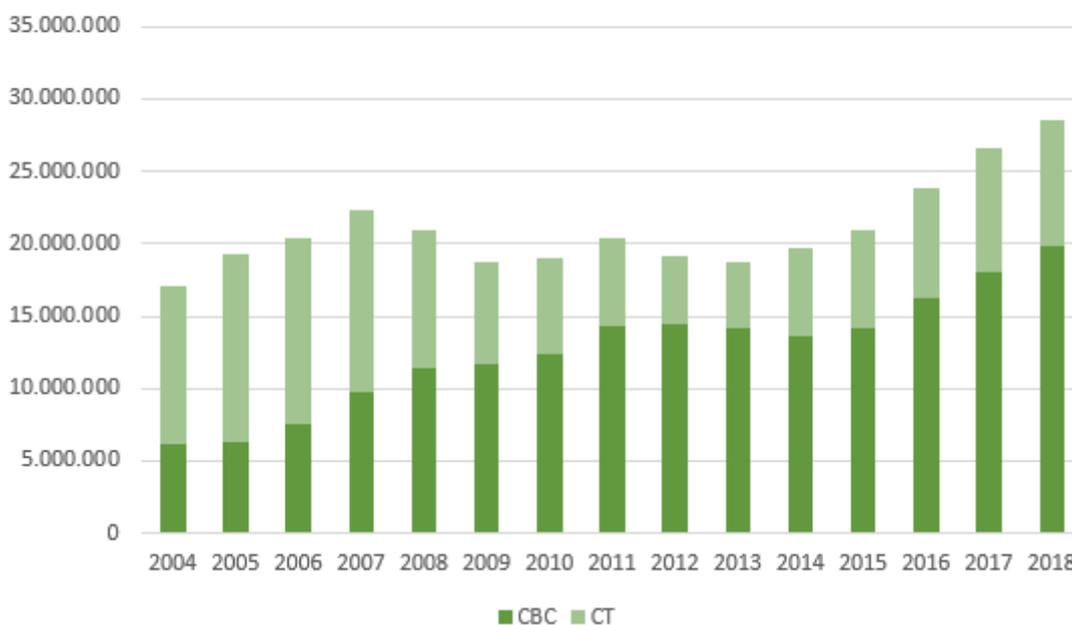
En los aeropuertos de Andalucía la cuota de mercado de las compañías low cost ha ido creciendo constantemente desde el año 2004 (6.178.250 pasajeros) hasta el 2018 (19.905.877 pasajeros).

Por el contrario, el número de pasajeros de las aerolíneas tradicionales incrementó desde el 2004 hasta la crisis del 2007 (10.904.881-12.560.678 pasajeros), momento en el que comenzó a descender hasta 4.568.275 pasajeros en el año 2013. Año en el que su tendencia volvió a ser positiva, duplicando a día de hoy el número de pasajeros.

En el gráfico se ve reflejado que los porcentajes de las cuotas de mercado se han invertido prácticamente en los años 2004 y 2018. En el 2004 las compañías de bajo coste representaban un 36% del mercado y en 2018 casi el doble, un 70%. En cuanto a las aerolíneas tradicionales, estas han pasado de un 64% a un 30%.

GRÁFICO 4.8

Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA



Fuente: Aena, Elaboración propia.

La siguiente tabla recoge el porcentaje de pasajeros que tienen las compañías de bajo coste y el que tienen las tradicionales, en los distintos aeropuertos de Andalucía y en el conjunto de ellos. Estos datos se han obtenido a través de la información dada por los gráficos del número de pasajeros de bajo coste vs. número de pasajeros de las compañías tradicionales.

En el conjunto de aeropuertos andaluces, las aerolíneas de bajo coste han ido incrementando su cuota de mercado desde el 2004 hasta el 2014, año en el que descendió siete puntos porcentuales. A pesar de aquella bajada el porcentaje de pasajeros se ha ido recuperando, situándose actualmente en un 70%.

Los aeropuertos de Málaga y Sevilla siguen esta misma tendencia, siendo el segundo el aeropuerto que concentra un mayor porcentaje de pasajeros de bajo coste, un 87% en 2018.

En cambio, los aeropuertos de Jerez y Almería han presentado a lo largo de los años objeto de estudio siempre un mayor porcentaje de pasajeros de compañías tradicionales, actualmente un 36% y un 43% respectivamente.

TABLA 4.1. % DE LAS CBC VS. % DE LAS CT EN ANDALUCÍA (2004-2018)

	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	%CBC	%CT														
Andalucía	36	64	33	67	37	63	44	56	55	45	62	38	65	35	70	30
Málaga	45	55	37	63	42	58	44	56	57	43	67	33	69	31	74	26
Sevilla	6	94	19	81	24	76	49	51	56	44	61	39	66	34	74	26
Jerez	41	59	38	62	35	65	37	63	37	63	41	59	48	52	49	51
Granada- Jaén	1	99	21	79	30	70	40	60	53	47	53	47	44	56	38	62
Almería	27	73	41	59	33	67	31	69	43	57	47	53	44	56	47	53
	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018			
	%CBC	%CT														
Andalucía	75	25	76	24	69	31	67	33	68	32	68	32	70	30		
Málaga	76	24	76	24	69	31	67	33	68	32	68	32	69	31		
Sevilla	85	15	88	12	86	14	85	15	86	14	86	14	87	13		
Jerez	47	53	43	57	23	77	27	73	33	67	35	65	36	64		
Granada- Jaén	69	31	56	44	57	43	53	47	51	49	61	39	71	29		
Almería	50	50	49	51	43	57	37	63	36	64	40	60	43	57		

Fuente: Aena, Elaboración propia.

## 5 CONCLUSIONES

Para finalizar este trabajo, en este apartado se van a exponer las conclusiones que hemos obtenido y las ideas más relevantes:

1. En la evolución del tráfico de todos los aeropuertos de Andalucía se observa de manera generalizada una tendencia positiva del 2004 al 2007, año en el que se reduce la demanda debido a la crisis. Tras varios años de depresión en el año 2013 se produce un punto de inflexión y comienza a darse de nuevo un crecimiento hasta hoy.
2. Podemos observar en el resumen de las infraestructuras de cada aeropuerto que la superficie de la zona comercial de estos es mayor a medida que aumenta el volumen de pasajeros.
3. Atendiendo al estudio de las principales compañías de cada aeropuerto, percibimos que mientras más grande es el aeropuerto mayor es la dispersión de las aerolíneas.
4. A través de la comparación de la evolución del tráfico de pasajeros en Andalucía y España que hemos ejecutado, podemos afirmar que el tráfico aéreo de Andalucía desde el año 2004 hasta la actualidad ha representado siempre entre un 9,9% y un 10,9% de la cuota total de todos los aeropuertos españoles.
5. Con el estudio que hemos realizado de los diferentes aeropuertos de Andalucía podemos observar que, en los aeropuertos de mayor tamaño, como son el de Sevilla y el de Málaga, más del 50% de los pasajeros se concentran en torno a 25 aeropuertos de destino diferentes. Mientras que en el resto de aeropuertos con menor volumen de pasajeros, el 50% de estos se concentran solo en 2 o 3 destinos. Como conclusión a medida que incrementa el volumen de pasajeros de un aeropuerto los destinos principales tienden a aumentar.
6. También en cuanto a los destinos agrupados por zonas geográficas deducimos que, los aeropuertos de menor magnitud concentran un mayor porcentaje de pasajeros en el área española, mientras que los que tienen un mayor volumen de tráfico reúnen el mayor número de pasajeros en el ámbito de la Unión Europea.
7. En los aeropuertos de Málaga, Sevilla y Granada la aerolínea que posee un mayor porcentaje del tráfico aéreo es de bajo coste. En el resto de aeropuertos, la compañía más representativa de cada uno de ellos es de tipo tradicional.

8. Al comparar la demanda real y la estimación de la demanda futura de los aeropuertos de Andalucía según el Plan Director del 2001, podemos determinar que para ninguno de los años fue muy precisa. En el año 2005 las demandas realmente efectuadas estuvieron muy por encima de las estimadas, en cambio, en el 2015 sucedió lo contrario, se situaron por debajo.

9. Al realizar la investigación de la cuota de mercado de las compañías de bajo coste se observa una clara reducción del número de estas, pasando de 32 aerolíneas en el año 2008 a las 20 existentes actualmente. Al contrario de lo que sería razonable, un menor número de compañías low cost ha supuesto un incremento notable de la cuota de mercado de este tipo de aerolíneas. Esto ha tenido como consecuencia que las compañías tradicionales tiendan a parecerse cada vez más a las de bajo coste siendo cada vez más difícil la diferenciación entre unas y otras como bien hemos analizado en la descripción del concepto de low cost.

10. Ryanair, Vueling y easyJet son las compañías líderes actualmente tanto en España como en Andalucía, ya que concentran entorno al 70% de la cuota de mercado. Las tres son aerolíneas de bajo coste.

11. En cuanto a las compañías low cost y las de bajo coste, sus cuotas de mercado se han invertido prácticamente en los años 2004 y 2018. En el 2004 las compañías de bajo coste representaban un 36% del mercado y en 2018 casi el doble, un 70%. En cuanto a las aerolíneas tradicionales, estas han pasado de un 64% a un 30%. A pesar de ocurrir esto en el conjunto de aeropuertos de Andalucía, los únicos aeropuertos que actualmente presentan un mayor número de pasajeros en las compañías low cost son los de Sevilla, de Málaga-Costa del Sol y de Granada-Jaén. El resto presentan un mayor porcentaje de pasajeros en las compañías tradicionales.

12. A medida que los aeropuertos tienen una mayor magnitud, como son el de Sevilla y el de Málaga-Costa del Sol, presentan un mayor porcentaje de pasajeros de compañías low cost.

## 6 BIBLIOGRAFÍA

- Aena. (2019). *Almería Airport 2018*. Recuperado 29 de abril de <http://www.aena.es/es/aeropuerto-almeria/presentacion.html>
- Aena. (2019). *Córdoba Airport 2018*. Recuperado 29 de abril de <http://www.aena.es/es/aeropuerto-cordoba/presentacion.html>
- Aena. (2019). *Estadísticas de tráfico aéreo*. Recuperado 20 de Febrero 2019 de <http://www.aena.es/csee/Satellite?c=Page&cid=1113582476715&pagename=Estadisticas%2FEstadisticas>
- Aena. (2019). *FGL Granada-Jaén Airport 2018*. Recuperado 29 de abril de <http://www.aena.es/es/aeropuerto-federico-garcia-lorca-granada-jaen/presentacion.html>
- Aena. (2019). *Jerez de la Frontera Airport 2018*. Recuperado 29 de abril de <http://www.aena.es/es/aeropuerto-jerez/presentacion.html>
- Aena. (2019). *Málaga-Costa del Sol Airport 2018*. Recuperado 29 de abril de <http://www.aena.es/es/aeropuerto-malaga/presentacion.html>
- Aena. (2019). *Sevilla Airport 2018*. Recuperado 29 de abril de <http://www.aena.es/es/aeropuerto-sevilla/presentacion.html>
- Bernad, E. (1973). *Historia del Tráfico Aéreo Español*. Recuperado 25 de marzo de <http://estadisticas.tourspain.es/img-iet/Revistas/RET-40-1973-pag11-28-42040.pdf>
- Cano García, G. (1985). Aeropuertos y transporte aéreos en Andalucía. *Revista de Estudios Andaluces.*, 4, 199–228.
- Fernández, S. (8 de Octubre de 2017). La guerra de las aerolíneas "low cost". *El Mundo*.
- Iberia. (s.f.). *Iberia*. Recuperado 25 de marzo de [https://grupo.iberia.es/about\\_us/historical\\_timeline](https://grupo.iberia.es/about_us/historical_timeline)
- Instituto de Estudios Turísticos. (2014). *Compañías Aéreas de Bajo Coste*. Recuperado 25 de febrero de [http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/companiabajocoste/anuales/Informe anual de CBC. Año 2013.pdf](http://estadisticas.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/companiabajocoste/anuales/Informe%20anual%20de%20CBC.%20A%C3%B1o%202013.pdf)
- López Bonilla, J. M., & López Bonilla, L. M. (2009). La Estructura de Propiedad de las Compañías Aéreas y su Efecto sobre la Prestación de Servicios. *Revista Turismo y*

*Desenvolvimento*, 12, 55–63.

López Pérez, F. (1988). El espacio aéreo andaluz y la utilización de sus aeropuertos. *Revista de Estudios Andaluces.*, 10, 97–108.

National Geographic. (n.d.). *El futuro del transporte aéreo*. Recuperado 16 de mayo de <https://www.nationalgeographic.es/photography/2017/03/el-futuro-del-transporte-aereo?image=6841.600x450>

Pazos Casado, M. L. (2006). *Análisis económico de la liberalización del transporte aéreo: efectos sobre el sistema aeroportuario de Andalucía (1986-2001)*. Sevilla: Secretariado de publicaciones. Universidad de Sevilla.

Utrilla Navarro, L. (2016). 100 años de transporte aéreo en España. *Revista ENARTE*. Recuperado 25 de marzo de <http://fundacionenaire.es/revista/100-anos-transporte-aereo-espana/>

Vizcaíno, M. L. (2015). Evolución del turismo en España: el turismo cultural. *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 4, 75–95. Recuperado 27 de febrero de <file:///C:/Users/User/Downloads/Dialnet-EvolucionDelTurismoEnEspana-5665969.pdf>

Wallingre, N. (2013). Transporte aéreo: relación con el turismo y los servicios. Fundación Proturismo.

Wehner, C. (2017). *El sector del transporte aéreo en España y Alemania: Un estudio corporativo de factores determinantes de la lealtad del pasajero*. Universidad de Sevilla.

## 7 ANEXOS

### ANEXO 1. RELACIÓN DE GRÁFICOS.

GRÁFICO 2.1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA 1968-1984.....	4
GRÁFICO 2.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA 1986-2001.....	5
GRÁFICO 3.1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA.....	8
GRÁFICO 3.2. COMPARACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN ANDALUCÍA Y ESPAÑA.....	8
GRÁFICO 3.3. PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL 2018.....	9
GRÁFICO 3.4. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL 2018.....	10
GRÁFICO 3.5. COMPAÑÍAS AÉREAS PRINCIPALES DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL 2018.....	11
GRÁFICO 3.6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL.....	12
GRÁFICO 3.7. PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE SEVILLA 2018.....	13
GRÁFICO 3.8. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE SEVILLA 2018.....	14
GRÁFICO 3.9. COMPAÑÍAS AÉREAS PRINCIPALES DEL AEROPUERTO DE SEVILLA 2018.....	14
GRÁFICO 3.10. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SEVILLA.....	16
GRÁFICO 3.11. PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE JEREZ 2018.....	17
GRÁFICO 3.12. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE JEREZ 2018.....	17
GRÁFICO 3.13. COMPAÑÍAS AÉREAS PRINCIPALES DEL AEROPUERTO DE JEREZ 2018.....	18
GRÁFICO 3.14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE JEREZ.....	19
GRÁFICO 3.15. PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN 2018.....	20
GRÁFICO 3.16. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN 2018.....	20

GRÁFICO 3.17. COMPAÑÍAS AÉREAS PRINCIPALES DEL AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN 2018.....	21
GRÁFICO 3.18. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE GRANADA JAÉN.....	22
GRÁFICO 3.19. PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA 2018.....	23
GRÁFICO 3.20. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA 2018.....	23
GRÁFICO 3.21. COMPAÑÍAS AÉREAS PRINCIPALES DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA 2018.....	24
GRÁFICO 3.22. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA.....	25
GRÁFICO 3.23. PRINCIPALES PAÍSES DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA 2018.....	26
GRÁFICO 3.24. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE DESTINO DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA 2018.....	26
GRÁFICO 3.25. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA.....	27
GRÁFICO 4.1. PRINCIPALES COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE EN ANDALUCÍA 2018.....	29
GRÁFICO 4.2. PRINCIPALES COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE EN ESPAÑA 2018.....	30
GRÁFICO 4.3. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL.....	32
GRÁFICO 4.4. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DEL AEROPUERTO DE SEVILLA.....	33
GRÁFICO 4.5. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DEL AEROPUERTO DE JEREZ.....	34
GRÁFICO 4.6. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DEL AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN.....	35
GRÁFICO 4.7. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA.....	36
GRÁFICO 4.8. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE VS. Nº DE PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS TRADICIONALES DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA.....	37

**ANEXO 2. RELACIÓN DE FIGURAS.**

FIGURA 4.1. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL 2018.....	12
FIGURA 4.2. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE SEVILLA 2018.....	15
FIGURA 4.3. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE JEREZ 2018.....	18
FIGURA 4.4. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE GRANADA-JAÉN 2018.....	21
FIGURA 4.5. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA 2018.....	24
FIGURA 4.6. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA 2018.....	27

**ANEXO 3. RELACIÓN DE TABLAS.**

TABLA 3.1. DEMANDA ESTIMADA VS. DEMANDA REAL DE LOS AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA.....	28
TABLA 4.1. % DE LAS CBC VS. % DE LAS CT EN ANDALUCÍA (2004-2018)....	38

