

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

“CIUDAD UNIVERSITARIA”

“ALCANCES, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN UN
MARCO ECONÓMICO MUNDIAL”

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN ECONOMÍA

P R E S E N T A

LUIS RAÚL VELÁZQUEZ GONZÁLEZ

MÉXICO D.F.

2008



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ECONOMÍA
"CIUDAD UNIVERSITARIA"**

TEMA DE TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE: LICENCIANDO EN ECONOMÍA
POR LA OPCIÓN DE TITULACIÓN TRABAJO DE TESIS
DEBE DESARROLLAR LUIS RAÚL VELÁZQUEZ GONZÁLEZ

**ALCANCES, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN UN
CONTEXTO MUNDIAL**

- INTRODUCCIÓN
- ANTECEDENTES
- LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE COMERCIAL AEREO MUNDIAL
- LA ECONOMÍA NACIONAL Y LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AEREO EN MÉXICO
- GRUPOS-CONSORCIOS-CONTROLADORAS EN EL MERCADO AEREO EN MEXICO (GRUPOS AEROPORTUARIOS, CINTRA)
- AEROVIAS DE MEXICO Y MEXICANA DE AVIACION, LAS COMPAÑIAS MAS REPRESENTATIVAS DEL MERCADO AEREO MEXICANO
- SITUACIÓN ECONÓMICA MUNDIAL A RAIZ DE LOS SUCESOS DEL 11 DE SEPTIEMBRE 2001 Y UNA VISIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN
- PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AEREA NACIONAL
- CONCLUSIONES

ASESOR

Mtro. Francisco Payno y Sánchez

DEDICATORIA

Será muy difícil poder hacer una dedicación cuando en la vida muchas personas en muchas formas merecen tener un reconocimiento de que han fomentado buenas costumbres, creencias y enseñanzas. En este trabajo ofrezco esta dedicatoria a mis seres queridos.

Dedico el presente trabajo primeramente a mi Madre Beatriz, que ella me ha dado y me ha seguido dando mucho más de lo que merezco, siempre dispuesta a ayudar y apoyar, sustento de mi educación en el hogar y en la escuela, dedico también a mi Padre Ignacio, porque al momento de terminar este trabajo debo reconocer que cada día me parezco más a él. A mis hermanos Ignacio y Cynthia que compartieron la crianza y fueron amigos de mi crecimiento. Dedico este trabajo a todos los profesores de mis estudios que fueron también mis amigos, sobre todo a los maestros de esta honrosa Universidad.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco al profesor y Maestro que también supo ser paciente conmigo Alejandro Paz (QEPD), a la Mtra. Laurita Casillas por poner mi titulación dentro de sus objetivos profesionales y a mi Asesor de tesis, Mtro. Francisco Payno que también es un buen amigo.

Agradezco a los Sinodales de mi Titulación por el tiempo dedicado al culmino de mi licenciatura

Agradezco la gran ayuda del docente administrativo de servicios escolares de la Facultad de Economía y a la Mtra. Josefina Valenzuela que conmigo nunca tuvieron un no por respuesta para los trámites de mi titulación.

ALCANCES, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN UN CONTEXTO MUNDIAL

	Indice	Página
	INTRODUCCIÓN	4
Capítulo		
1	LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE COMERCIAL AEREO MUNDIAL	8
	ANTECEDENTES	8
	AEROLINEAS DE BANDERA	9
	AEROLINEAS PRIVADAS	11
	ALIANZAS MUNDIALES COMERCIALES	11
	COMPETENCIA MUNDIAL	14
	CODIGOS COMPARTIDOS	17
2	LA ECONOMÍA NACIONAL Y LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO	20
	ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE EN MEXICO	20
	SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA NACIONAL EN LAS ÚLTIMAS 2 DÉCADAS (1980-1990 Y 1990-2000, EVENTOS ANTES Y DESPUÉS DEL 11 DE SEP 2002)	25
	ESTADÍSTICA DE LA PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AEREA EN LE ECONOMIA NACIONAL	28
	GRUPOS-CONSORCIOS-CONTROLADORAS EN EL MERCADO AEREO EN MEXICO (UNA VISIÓN ESTRUCTURAL)	30
3	GRUPOS-CONSORCIOS-CONTROLADORAS EN EL MERCADO AEREO EN MEXICO (GRUPOS AEROPORTUARIOS, CINTRA)	33
	UN MERCADO ABIERTO O UN MERCADO MONOPÓLICO	37
	LA COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA Y SU VEREDICTO	49
	LA LEGISLACION ACTUAL	56
	LA POSICION DEL GOBIERNO FRENTE A LA SITUACION ACTUAL	59
	POLÍTICA AERONAÚTICA DE GOBIERNO	61
4	AEROVIAS DE MEXICO Y MEXICANA DE AVIACION, LAS COMPAÑIAS MAS REPRESENTATIVAS DEL MERCADO AEREO MEXICANO	66

	ANTECEDENTES HISTORICOS	66
	PERSONALIDAD DE LAS EMPRESAS	68
	MOMENTOS CRITICOS DE SU HISTORIA	69
	SITUACION ACTUAL	69
	PERSPECTIVAS DE AMBAS COMPAÑIAS	70
5	SITUACIÓN ECONÓMICA MUNDIAL A RAIZ DE LOS SUCESOS DEL 11 DE SEPTIEMBRE 2001 Y UNA VISIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN	77
	EVENTOS	77
	CRISIS DE LA AVIACIÓN MUNDIAL - Visión Estructural	78
6	PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA AEREA NACIONAL	87
7	CONCLUSIONES	91
8	ANEXO ESTADISTICO Y GLOSARIO DE TERMINOS	92
9	FICHAS BIBLIOGRAFICAS Y NOTAS PERIODISTICAS	95
10	BIBLIOGRAFIA TÉCNICA	101

INTRODUCCIÓN

En el actual contexto de la economía mundial, particularmente dentro del fenómeno de la globalización, la industria aérea y su desarrollo resulta particularmente interesante, en virtud de que el transporte de personas tiende a manejarse de manera paralela a las comunicaciones. La industria del transporte aéreo ha venido creciendo a tasas superiores a las que la economía en general lo ha hecho en las últimas 3 décadas, por lo que es importante en el contexto actual analizar su evolución, comportamiento y perspectivas, especialmente en el caso de México, ya que nuestro país se encuentra inmerso en un proceso de modernización al cual no nos podemos abstraer.

El análisis de la economía mundial es un tema que dentro del contexto actual de globalización no puede dejarse de lado u omitirse ya que en este fenómeno se puede explicar el desarrollo actual de la industria a nivel internacional, particularmente tratándose de una industria de carácter internacional como es el transporte aéreo.

La evolución de la economía internacional, permite ubicar el desenvolvimiento de, variables macroeconómicas diversas como las reales y monetarias, mismas que constituyen una parte importante en la medición de las economías; estas a su vez se relacionan con sus similares alrededor del globo. Así en un contexto mundial o nacional podemos enmarcar el crecimiento (o en su defecto el decrecimiento) de los viajes de placer y de negocios mediante la utilización de los medios de transporte aéreo, que serán la base inicial de esta tesis, su relación con el PIB en los diversos países como principio de la medición económica en general y de manera particular en México.

El tema de esta tesis se centra, sobre un mercado altamente competitivo como lo es la aviación comercial de pasajeros y carga; dicho mercado ha surgido como modelo de la perfecta movilidad de factores y/o divisas, el mercado aéreo comercial tiene una trayectoria en el tiempo que podemos observar, mediante curvas de demanda, producción y servicios que serán objeto del presente trabajo.,

El mercado aéreo mundial y en México, ha registrado en las últimas décadas y particularmente en años recientes importantes eventos que transgreden y modifican su estructura al nivel de lograr cambiar la historia de la aviación comercial en el mundo.

Para las compañías mexicanas, dicho mercado no ha sido realmente benévolo, el caso de Aerovías de México, así como Mexicana de Aviación las 2 compañías líderes en el mercado mexicano han pretendido establecer puntos de comparación en el mercado interno, así como el alcance que pueden tener en el mercado internacional del aerotransporte, un alcance de expansión, cobertura de tecnología de información, de prevención de riesgos y sobre todo de captación de recursos (ingresos).

Es también propósito de esta tesis, analizar los resultados de las estrategias financieras, tecnológicas y publicitarias de las compañías aéreas en México dentro de un marco económico globalizador, en donde las decisiones de gobierno (Plan Nacional de Desarrollo 1994-2000 y 2000-2007) en lo interno, así como de algunos organismos internacionales en lo externo, han incidido tanto positivamente como negativamente en dichos resultados; se busca de igual manera contar con elementos que permitan una perspectiva de acción de dichas compañías aéreas con respecto a su comportamiento dentro de la economía mexicana en un contexto global y en el sector aeronáutico internacional.

Este estudio pretende probar que las políticas globalizadoras e incluso internas tienden a provocar una nueva reestructuración de las empresas en el mercado internacional.

Los objetivos principales de esta investigación son los siguientes:

- Determinar como los sucesos internacionales afectan a la industria de la aviación comercial en el contexto global y particularmente en el de México.
- Determinar como las políticas del Estado, han influido para el desarrollo de la empresas aéreas comerciales en México y como por su parte, las empresas de servicios aéreos en México han formalizado y planeado sus estrategias de mercado.
- Demostrar que la economía mexicana a través de los agentes reguladores no ha podido establecer un programa desarrollador efectivo para la industria de la aviación en el mercado de los servicios
- Demostrar que las compañías AM y MX sensibilizan el mercado interno con la toma de decisiones y como estas a su vez forman parte en la toma de decisiones en el contexto mundial.
- Demostrar mediante la medición de indicadores económicos en un contexto mundial su afectación antes, durante y después de los eventos del 11 de Septiembre 2000.

DESARROLLO

Objetivo Específico Cap. 1 y 2

“Determinar cómo los sucesos internacionales afectan a la industria de la aviación comercial en el contexto global y particularmente en el del México”

1. LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE COMERCIAL AEREO MUNDIAL

➤ ANTECEDENTES

La aviación, en todas sus facetas, ha despertado siempre un gran interés. Desde sus modestos orígenes, en los que levantar el vuelo en un avión de cañas y tela era ciertamente una hazaña digna de un héroe, el público ha percibido el vuelo como algo casi milagroso, sólo posible gracias a la pericia y arrojo de unos pilotos que en ocasiones han recibido honores reservados a los más grandes mitos de nuestra sociedad.

Afortunadamente, gracias al enorme impulso que experimentaron las técnicas relacionadas con la aviación durante la Segunda Guerra Mundial; a partir de la década de los 50's, el vuelo pasó a ser una disciplina altamente tecnificada, en máquinas con estructuras cada vez más perfectas, en las que el riesgo de accidente no es mayor que el que se acepta como razonable en otros medios de transporte¹; la industria de la aviación, pasó a formar parte importante del ir y venir de los agentes propios de las economías, de los individuos e incluso del comercio, local, internacional y mundial, la aviación comercial ha permitido desarrollar el intercambio comercial internacional más rápido de entre los medios de transporte.

Actualmente la industria de la aviación comercial cuenta con agentes, asociaciones y representantes que hacen las veces de entes reguladores de las políticas comerciales, de las políticas de aviación y comunicaciones, y que permiten estructurar las condiciones de operación local, regional e inclusive mundial del sistema de transporte aéreo, algunos de estos los reconoceremos mas adelante, sin embargo solo para enunciarlos tenemos a la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, International Civil Aviation Organization) OACI por sus siglas en español, parte del Sistema de Naciones Unidas) y la IATA (International Air Transport Association).

Es importante, asimismo mencionar a algunas de las más importantes organizaciones internacionales respecto a la aviación comercial a nivel mundial, como son:

- **ACI-LAC** (Airports Council International, Latin America and the Caribbean)
- **AITAL** (Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano)
- **CARICOM** (Caribbean Community Secretariat)
- **COCESNA** (Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea)
- **IACL** (Intercaribbean Aeronautical Communications Ltd)
- **IAOPA** (International Council for Aircraft Owner and Pilot Associations)
- **IATA** (International Air Transport Association)
- **IADB** (Inter American Development Bank)

¹ “Los aviones siempre vuelan...” Nesoddtangen (Noruega), enero de 2003.

- **IBAC** (International Business Aviation Council)
- **IFALPA** (International Federation of Air Line Pilots) - Regions: CAR/East, CAR/West and North America
- **IFATCA** (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations)
- **MIA-DADE** (Miami DADE County Aviation Department)
- **NTSB** (National Transportation Safety Board) (DC, MIA, DFW)
- **NWS** (National Weather Service)
- **OECS** (Organization of Eastern Caribbean States)
- **PAHO** (Pan American Health Organization)
- **PAIGH** (Pan American Institute of Geography and History)
- **UNDP** (United Nations Development Programme) Field Offices
- **WMO RA IV** (World Meteorological Organization, Regional Association IV)

Estas organizaciones participan en mayor o menor medida en el aseguramiento de la supervivencia de la industria aérea en el mundo, en el continente y en nuestro país, todo en apoyo de una cambiante de manera constante y permanente industria como es la aviación comercial y su importancia en el medio económico de cualquier país

Dichas organizaciones en periodos cumplen sus objetivos y trazan nuevos de acuerdo a las necesidades del entorno en que se desarrolla la industria aérea

El Estado por su parte (cualquiera que sea este), siempre coexistirá como un ente regulador por excelencia; con limitantes hacia el exterior, y que a diferencia del interior puede normar las relaciones comerciales aéreas y que al igual que las asociaciones tenderán a dirigir según la política de cada uno. Como parte de los antecedentes, se establecerán algunos elementos primordiales del entendimiento de las funciones de las líneas aéreas comerciales y el objetivo de las políticas que las rigen, los entes reguladores periódicamente llevan a cabo reuniones locales, regionales e internacionales con el fin de garantizar que el marco teórico se este llevando a cabo sobre la base jurídica correcta, acorde con los términos del comercio internacional.

Para el caso de México se ha establecido por parte de la OACI (ICAO), la oficina North American Central American and Caribbean (NACC), cuya sede se encuentra en la ciudad de México desde el 14 de Febrero de 1957, anteriormente esa oficina se localizaba en la Ciudad de Montreal en Canadá (1946 a 1956).

La oficina en México esta acreditada y trabaja conjuntamente con 20 Estados Contratantes y 12 Territorios, todos ellos con características y necesidades muy diversas que resultan en problemas aeronáuticos de carácter complejo. El cumplimiento de las Normas y Métodos Recomendados de la OACI implica un enorme reto para el personal de la Oficina de México, al igual que la comunidad usuaria, los Estados y Territorios, enfrentan retos para proveer el nivel más alto de seguridad en la aviación y para promover un medio ambiente de crecimiento continuo en el campo del Transporte Aéreo en las Regiones NAM/CAR.

➤ **AEROLINEAS DE BANDERA**

Para poder hablar de lo que es una aerolínea de bandera, basta conocer que la participación de un gobierno en las acciones de la compañía en cuestión, es suficientemente importante o necesaria como para decir que es el socio mayoritario (50-50) (51-49) será el gobierno en el que la aerolínea marca con su bandera el

servicio de transportación, aunado a esto la toma de las decisiones del gobierno será ampliamente tomada en cuenta; la participación de cualquier gobierno nos permitirá definir si es que una aerolínea es de bandera o no. otro elemento importante en la decisión de una aerolínea de bandera es que el capital, así como la emisión de deuda de parte de las líneas aéreas siempre quedarán en manos de nacionales (cualquier que sea este), tal es el caso de la aerolínea "Aerolíneas Argentinas" quien fue recientemente adquirida por el grupo Iberia, cuya bandera nacional es la española, en este caso las compañías seguirá funcionando bajo la misma razón social, se considerará como parte de Argentina aunque los dueños sean españoles, en este caso Aerolíneas Argentinas NO SERÍA una compañía de bandera.

Derivado de lo anterior, tendremos que observar el comportamiento de la misma aerolínea dentro del mercado, que quiere decir esto; que no solo porque el gobierno se encuentre dentro de la estructura accionaria de las compañías esta tiene que ser necesariamente una "aerolínea de bandera":

(Elementos que definen a una aerolínea de bandera)

- Participación del gobierno a mas del 50% en acciones, cuyas acciones queden en manos de nacionales
- Que los servicios aéreos como son los mercados en donde se da servicio estén subsidiados, o mejor dicho existe un apoyo de parte de los gobiernos para que las vías generales de comunicación permanezcan en movimiento, es decir aunque la ruta pueda o no ser rentable, el gobierno la financia para que las compañías aéreas sigan operando.
- Que el establecimiento de los precios de venta de asientos en las rutas este dado con imperatividad de parte del gobierno, es decir fijación de precios arbitraria.

PARTICIPACIÓN DEL GOBIERNO SOBRE LAS ACCIONES

Actualmente las compañías aéreas tienen que recurrir (así como otro tipo de compañías) al subsidio de (acreedores)? o bien inversionistas (pueden ser capitales nacionales o extranjeros) para llevar a cabo sus operaciones para las cuáles fueron creadas. ,

En el mundo actual, en donde los capitales a través de la facilidad de los medios de comunicación y su avance tecnológico hacen que estos cambien rápidamente de domicilio es decir, son volátiles, se hace especialmente difícil mantener una operación con el capital social con el cuál una compañía inicio sus operaciones, particularmente las compañías aéreas², siendo esta problemática una necesidad primordial para buscar tanto financiamiento o bien subsidios para la operación. Basado en esta apreciación, se puede decir que muchas compañías han recurrido (en una visión paternalista de apoyo sobre intereses particulares del propio Estado) el gobierno, o bien el mismo gobierno fungiendo a través de sus directivas³ a dado el apoyo para que estas compañías puedan llevar a cabo sus actividades primordiales de servicio, con la condición de ser activos participantes de la toma de decisiones, claro que también se ha dado el caso en que un país X no cuente con los servicios aéreos de co-nacionales y se vuelva prioritario (dada la política de gobierno) contar

² Las compañías aéreas sufren en sus resultados, especialmente los de operación, debido a los altos costos por servicios directamente relacionados con la operación, como son los servicios aeroportuarios, los servicios de combustible, los servicios de mantenimiento, de seguridad y algunos financieros como son los pagos de nominas

³ los gobiernos (en su mayoría) tienen como objetivo preservar las vías de comunicación como parte de su política social, y si en este proceder se encuentra que el medio para llevar a cabo las comunicaciones, se da a través de los servicios aéreos,

con una compañía aérea, entonces así el gobierno hará una inversión y creará una compañía aérea (como es el caso de Air France). Y aunque todo esto pueda suceder al interior de las empresas y/o compañías de servicios aéreos éstas no necesariamente serán compañías de bandera

➤ MERCADOS SUBSIDIADOS

Una vez que se entiende que los gobiernos pueden llegar a participar, tanto de las acciones así como de la toma de decisiones es que podremos tratar de entender que existirán rutas (mercados) dentro de los servicios de transportación a pasajeros que según las leyes del mercado no son rentables ni aplicables a la práctica aérea, pero que la intervención del gobierno permitirá que éstas operen en la vida real económica, por ejemplo en el mercado nacional mexicano rutas como MEXICO-TEPIC-MEXICO servidas por aerolíneas regionales obtienen un subsidio (dinero extra) para que estas operen cuando no necesariamente reporten utilidad ó beneficio económico (como cualquier proyecto social de gobierno), el cómo y cuando se da servicio a cierto mercado lo define el gobierno como parte de sus privilegios para aquellas rutas subsidiadas y como parte de las ya mencionadas directrices.

Otras formas de participación del gobierno en los servicios aéreos (no aerolínea de bandera)

Tal y como se describía anteriormente existen ciertas características que hacen de una compañía aérea, una aerolínea de bandera, sin embargo existen otras que sin necesidad de ser aerolínea de bandera protege ciertos intereses del gobierno como son:

- Protección a las vías de comunicación, así como a la comunicaciones mismas⁴
- Responder a las políticas económicas de gobierno, así como el ordenamiento de las mismas en los servicios de las compañías aéreas

Los dos puntos anteriores simplemente responden a los intereses constitucionales de la sociedad.

➤ AEROLINEAS PRIVADAS

Cuando hablamos de compañías privadas, por lo menos para este mundo capital y globalizado podemos mencionar a aquellas que se rigen en principio por las leyes del mercado, lo cuál y a diferencia de las compañías de bandera estas están compuestas en su mayoría por acciones de inversionistas privados y que además buscan tener beneficios económicos demasiado rentables o por lo menos por arriba de sus costos medios variables.

➤ ALIANZAS MUNDIALES COMERCIALES

Las alianzas como su nombre lo dice, se refieren a grupos de compañías aéreas que buscan su participación dentro de un mercado estratégico y el cuál puede ser un mercado mundial y/o regional a través de una alianza, la razón de estas están en función de lo siguiente:

⁴ Ley de Vías Generales de Comunicación, Capítulo VII (Explotación de vías generales de comunicación) Art. 51

1. operar con bajos costos, las operaciones individuales observan altos costos que de manera individual serán difícil llevar a cabo o se llevarán a cabo con márgenes de utilidad casi nulos (y eso pueden ser pérdidas), para este se unen esfuerzos para permitirse estables ingresos.
2. Actualmente ninguna compañía aérea tiene la capacidad instalada y activos fijos como para ser altamente rentable en todo el globo y es por eso que ciertas aerolíneas de manera estratégica convergen para compartir un mercado común.
3. crear mercados comunes en los que la participación de los socios interlineales de una alianza actúen como una sola compañía, ofreciendo algo muy indispensable y que generalmente viene a ser el punto decisivo de que alianza deberán de utilizar los individuos, a esto le llamamos "servicio", existen distintos tipos de servicios que puede ofrecer tanto una compañía aérea como una alianza, pero definitivamente una alianza los hará en función de la unidad de los socios, existen servicios también que solo una alianza puede ofrecer dichos servicios se podrán nombrar a continuación

¿Que comparten estas alianzas para poder competir con otras?

Para conocer mas del tipo de organización que tienen dichas alianzas, basta con echar un vistazo a la organización mundial económica, actualmente el mundo económico y social se rige a través de organizaciones de cooperación estratégica, tales son los casos como (OPEP (en extinción), BID, OTAN, FMI e.t.c.) solo por poner ejemplos, dichas organizaciones no son mas que bloques estratégicos que enmarcan y regulan las actividades económicas y sociales de los individuos como nación, y que incluso se tienen definitivamente bien ubicadas en un plano geográfico, tal es el caso de las alianzas aéreas, en este caso es mucho mas marcado el asunto geográfico, por la simple razón de que se busca transportar pasajeros a mas destinos tanto a nivel local como a nivel mundial con menores costos y mayor participación de utilidades, sin embargo existirán elementos de competitividad entre una u otra alianza pero el elemento que define la predilección de los individuos independientemente si estas alianzas minimizan costos y maximizan utilidades será el servicio el cuál una vez mas podrá ser posicionado en el plano globalizador de las economías actuales, los distintos tipos de servicios serán parte del estudio así como las actividades de mercado que hagan dichas compañías para llevar a acabo dicho servicios

TIPOS DE SERVICIO

En estos días se hace tan común escuchar que la diferencia esta en el servicio, dicha palabra aplica perfectamente en el marco conceptual de mercado y como este impone e impulsa la asimilación del mismo servicio a través del precio⁵, el precio será como en la teoría económica se dice la manifestación del valor del producto o del servicio en este caso, en donde distintas fuerzas económicas de producción coinciden, podemos entonces mencionar ciertos tipos de servicios, sin olvidar que estos se encuentran en una base global y que para eso fueron diseñados, para satisfacer exigencias y necesidades que están impuestas en un mundo capitalista global⁶, regido por un fundamentalismo de mercado perfectamente impuesto, los servicios al convertirse en la base del esquema de venta de una compañía aérea serán tratados por su tipo:

Servicios en tierra

Servicios en Aire

⁵ la determinación del precio del servicio en las compañías aéreas están íntimamente ligadas a los servicios que se otorguen por parte de las mismas compañías a los individuos, claro que sin dejar de lado el costo de operación que también se vuelve muy representativo.

⁶ La Crisis del Capitalismo Global. George Soros

Servicios de Comunicación
Servicios de Traslado de Valores

SERVICIOS EN TIERRA

Según la teoría de mercado sobre una economía de competencia perfecta (dicho sea de paso, un modelo de competencia perfecta no-funcional) los servicios están dados y son expresados a través de los precios, en donde los precios supuestamente representan los que los individuos pagarán por el valor de su servicio, las compañías supuestamente consideran estos precios también como la manifestación de los costos y gastos incurridos en pro de llevar a cabo un servicio, no es propio de esta tesis observar, o no por lo menos observarlos en estos apartados que más que de análisis son informativos previos a los siguientes capítulos, pero en fin el tema es que estos servicios (Servicios en Tierra) por lo general buscan la satisfacción de la necesidad de los individuos de ser asistidos, al necesidad de ser protegidos y la necesidad de sentir una satisfacción orilla a las grandes así como pequeñas compañías que otorgan servicios de transportación aérea a implementar programas estratégicos y metodologías que permitan saber el que?, como? y cuando? de las actividades de los pasajeros, los servicios en tierra son tan particulares que generalmente acercan a los individuos a la preferencia, existen diversos servicios como son:

Servicio de Ventas por teléfono (Telemarketing)
Servicios de Ventas en oficinas de las compañías
Servicios de abordaje
Servicios de información de rutas, horarios, conexiones, información migratoria
Servicios de custodia de menores (también es un servicio de AIRE)
Servicios de ventas, información y reservaciones de oficinas de ventas instaladas en lugares estratégicos dentro de las empresas
Servicios de documentación de equipajes multidestinos

SERVICIOS DE AIRE

Los servicios de aire (generalmente tangibles por el usuario) claro que obviando la transportación por aire tenemos a aquellos que se distinguen como la operación aérea compuesta por el tipo de atención en vuelo, comidas, bebidas, servicios de telecomunicación (teléfono con señal satélite), servicios de apoyo de medicamento, llenado y entrega de formas migratorias (vuelos internacionales), y trato preferencial (si es el caso).

SERVICIOS DE COMUNICACIÓN

Estos servicios pueden ser en Aire, en Tierra y se definen como aquellos servicios en los que los elementos de comunicación son realmente importantes, estos pueden ser información en mostradores, servicios de telefonía en aire, servicios de envío y/o transmisión de transacciones automáticas en aeropuertos u oficinas de ventas, internet.

SERVICIOS DE TRASLADO DE VALORES

En la operación de atención al pasajero comercial es común conocer que dicho individuo puede transportar consigo mismo pertenencias de valor o no, cuando el punto de equipaje a transportar (a criterio de la compañía transportadora) pasa a ser un equipaje de "Carga" es decir excede los niveles autorizados las

compañías pueden hacer uso de una 3er. Compañía fletadora que haga el servicios de traslado de dicho equipaje, o bien (que es lo más común) la compañía transportadora se reserva un espacio en la cabina de carga para hacer uso de este en los momentos precisos (por supuesto con un cargo adicional)⁷. Dentro de lo que se puede trasladar se consideran artículos no perecederos, animales (con ciertas restricciones), artículos que no puedan ocasionar un daño a los individuos como son las armas punzo cortantes, de fuego etc.

Ejemplo de alianza aérea global:

Nombre: SKYTEAM
Región: MUNDIAL
Estrategia: E.U.A – MÉXICO – SUDAMÉRICA – EUROPA CENTRAL – EUROPA DEL SUR EUROPA ORIENTAL – ASIA
Socios: DELTA AIRLINES – AEROMÉXICO – AIR FRANCE – ALITALIA - CHEZCH AIRLINES - KOREAN AIRLINES – ALITALIA.

Lo anterior solo servirá para mostrar cómo se agrupan las aerolíneas para compartir una pequeña rebanada del pastel aéreo, aunque de primera instancia podemos ver que estas aerolíneas están de acuerdo en vender cierto tipo de mercado a un cliente común, requiere de más que solo decir "vamos a vender servicios por todo el mundo", para hacer eso se tienen que consolidar distintas cualidades como son:

Intercambio de información estratégica a nivel financiero, tecnológico, operativo y comercial

Se tiene que compartir costos de implementación de prácticas

Las utilidades también se obtienen solo que mediante un proceso de compensación que mas adelante será descrito. (Ver Glosario códigos compartidos y Cámara o proceso de compensación)

Mantener reguladas y en orden las disposiciones oficiales y/o gubernamentales, a fin de no transgredir las instituciones nacionales e internacionales

Respetar las vías de comunicación

➤ **COMPETENCIA MUNDIAL**

La competencia⁸ a nivel mundial presenta retos cada día más difíciles de superar, retos distintos que el generado por un boom tecnológico y que puedan disminuir abruptamente los costos al punto de generar utilidades, la competencia actualmente esta diversificada por regiones, por zonas comerciales-económicas o

⁷Cargos adicionales por exceso de equipaje, si los vuelos son domésticos-nacionales, el monto a cobrar se hará en base al peso excedido según el límite, dicho exceso será multiplicada por la tarifa local publicada (generalmente la mas alta), si el vuelo es internacional, el exceso de equipaje será medido por piezas, y el cobro será por pieza sobre la misma base proporcional de la tarifa publicada.

⁸ Competencia según la microeconomía se encuentra definida como la existencia de participantes cuyo modelo de interacción se encuentra basado en las leyes del mercado, dicho modelo enfatiza las relaciones económicas importantes como son la ley de la oferta y demanda con la intención de contar con la función de maximizar beneficios y minimizar costos y/o pérdidas.....

bien por políticas económicas⁹ (mismas que serán descritas en el capítulo 4), aunque si es lógico meditar que si alguna compañía que ofrece servicios de transportación aérea cuenta con un nivel de activos mayor a otra con un nivel de participación de rutas en igual magnitud, esta aerolínea probablemente pueda desarrollar sistemas de ventas, sistemas de premios, variantes en el servicio que no provoquen pérdida de competitividad, es decir diversificará el producto sin sacrificar ingresos y/o beneficios. Como antes mencione las alianzas generalmente se forman con un propósito (descrito en el apartado “**Alianzas Mundiales Comerciales**”) dichas alianzas resaltan algunas características predominantes en ellas como son: LA COMPETITIVIDAD Y LA PRESENCIA GEOGRÁFICA, ambas cualidades unidas entre si íntimamente definen lo que actualmente vive el mundo en cuanto a los servicios que pueden ofrecer algunas compañías aéreas, sin embargo también existe competencia “Local” o domestica, ya que también existen compañías que por las características propias de la compañía estas no pueden ser competitivas en el extranjero o por la cualificación de las rutas en las que operan y dan sus servicios no hay alianza que ofrezca incentivos para operar conjuntamente, sin embargo no las exime de pelear rutas y/o territorios en lugares estratégicos para sus propias operaciones, este tipo de compañía que generalmente es de medianas proporciones es la que provoca las llamadas “guerras de tarifas”¹⁰, generalmente la competencia puede ser perfectamente ubicada en el plano comercial o en el de mercado como mejor se conoce, existen aspectos técnicos que pueden ser involucrados en la conceptualización de competencia, por ejemplo un nuevo diseño de aeronave que cuenta con nuevos asientos, pantallas de televisión, juegos de video, bar, mas espacio, nuevos servicios de telefonía etc. Pueden tener un efecto distintivo en la demanda del servicio¹¹, algunos economistas gustan de situar a la industria de la aviación como un mecanismo de mercado Oligopólico¹², sin embargo para poder visualizar correctamente dicho mercado será necesario comenzar por separar las variables que lo hacen ser, o el tipo de mercado dentro de la industria de la aviación comercial, la industria de la aviación comercial tienes distintos rubros, los más destacadas son:

Transporte de pasajeros
Transporte de Carga

Si pensamos que el mercado de la aviación es un mercado Oligopólico, tendríamos que pensar como dice la teoría económica, que es así debido a que no hay en exceso concurrentes a la oferta, es decir no hay muchos proveedores de servicios, en promedio cada país a excepción de E.E.U.U. cuenta con 2 líneas aéreas, una que hace servicios domésticos e internacionales y otra que hace servicios troncales pequeños, en rutas internas solamente, esto quiere decir que efectivamente no existirán muchos oferentes al respecto del mercado y dice también la Teoría Económica que los precios se fijarán y serán movidos solo por los mismos oferentes, en donde los precios serán realmente altos, que nunca permitirán un punto de equilibrio entre la oferta y la demanda¹³ en el corto plazo, los individuos tendrán que sacrificar la adquisición de otro bien y/o

⁹ Política de “cielos cerrados”, es importante entender que dicha política pretende proteger un mercado, al punto de que solo los participantes nacionales y/o co-nacionales puedan ser los oferentes de cualquier servicio de transportación aérea a fin de que se respeten los beneficios doméstico sin que haya competencia desleal, injusta y/o que aparezca una brusca piratería de mercado

¹⁰ las guerras de tarifas son eventos en lo que las compañías que ofrecen servicios de transportación aérea sacrifican ingreso a cambio de volumen al momento de ofrecer tarifas muy por abajo del mercado o por abajo del mínimo competitivo, En donde supuestamente en el tiempo se representará el monto sacrificado de ingreso

¹¹ DEMANDA= $f(P, P_s, P_c, G)$, donde P = precios, P_s = precios de los bienes sustitutos P_c = precios de los bienes complementarios, G = gustos y preferencias.

¹² se refiere a la estructura de mercado en donde existe la participación de pocas empresas, el producto puede ser homogéneo o diferenciado, existe una interdependencia entre las empresas, y por supuesto existe mucha barrera de entrada en el mercado.

¹³ Ver Pagina 28 (Modelo Abierto o Modelo Monopólico)

servicio a cambio de obtener la transportación aérea, sin embargo esta apreciación hará parecer que el mercado "Oligopólico" está imponiendo los precios muy por arriba de la generación de utilidades, sin embargo creo que la industria de la aviación ha estado viviendo por lo menos los últimos 10 años un descenso vertiginoso en la captación de ingresos y por ende determinación de las utilidades y/o rendimiento, los mercados de los bienes complementarios han entrado en crisis, como es el caso del petróleo y sus derivados (en este caso la turbosina) y la facturación de los servicios de operación, que se mueven a razón del movimiento del crudo han provocado que la entrada de ingresos sea mermada por los costos de operación y los gastos de publicidad que requieren las compañías aéreas para dar a conocer al mercado los productos de transportación, con estos elementos no observados en tiempos pasados, donde la transportación era elitica, es decir solo algunos individuos y/o individuos trabajando para empresas podían disfrutar del servicio de transportación, ahora y pese a que la necesidad de contar con transporte rápido (como lo es este) para llevar a cabo un considerable cantidad de actividades como el comercio, financieras, comunicaciones etc.. es precisamente ahora cuando las empresas aéreas no les interesa que solo algunos individuos pagando altos precios viajen sino que hacen todo el esfuerzo de bajar los precios por debajo de los mínimos requeridos para seguir operando sino con utilidad por lo menos sin pérdida, es en estos tiempos en que los oferentes siguen siendo pocos efectivamente pero no por ser dueños del mercado por si solos, sino porque no están sobreviviendo algunas compañías los movimientos de precios (a la alza obviamente), e incluso algunas compañías "subsidiadas" (ver cap. 1, -apartado- Aerolíneas de Bandera- Mercados Subsidiados) también están en peligro de salir del mercado, la recesión¹⁴ que viven los mercados puede provocar incluso una competencia desleal o incluso acciones ignorantes y sin precedentes. O inclusive se puede uno encontrar con figuras como las fusiones económicas¹⁵ que afectarán decididamente el termino de COMPETENCIA, Por ejemplo una fusión económica¹⁶, es el caso de Air France y la compañía holandesa KLM¹⁷,"

Por otro lado tampoco se pueden dejar de lado los servicios indirectos ligados al transporte aéreo, o bien servicios complementarios del mismo transporte aéreo, como es el servicio de mensajería y paquetería aérea, que para estos últimos tiempos se prevé que será explosivo el crecimiento de esta, situación que obligará a que los gobiernos y las empresas aéreas a realizar cambios necesarios para enfrentarlos, en donde el reto para México e incluso para las compañías mundiales será la modernización tecnológica y la diversificación de los servicios, como se dijo anteriormente "hoy en día, a medida que la economía adquiere nuevas formas, las empresas de mensajería y paquetería están convirtiéndose rápidamente en valiosas herramientas de trabajo, que permiten al usuario hacer frente a las apremiantes exigencias de las nuevas formas de hacer negocio", el intercambio de documentos y mercancías se ha acelerado a niveles sin precedentes en la historia del

¹⁴ recesión, significa una contracción de la economía, es decir los individuos ganan menos (renta o PIB per Cápita y por ende gastan menos

¹⁵ fusión económica como es el caso de AF-KLM que aunque sean países distintos obedece dicha fusión a un interés privado o de comunidad. (como es el caso de la comunidad europea)

¹⁶ ECONOMISTA, EUROPA HOY, 12 FEB 2004-02-24, APRUEBAN FUSION KLM-AF

La unión creará la aerolínea mas grande de Europa con ingresos anuales por 24, 570 millones de dólares
Bruselas, las autoridades antimonopolio europeas aprobaron condicionalmente la fusión entre la aerolínea holandesa KLM y la francesa AF, lo que crearía unas de las empresas mas grandes del mundo ,Los reguladores de la unión europea (UE) dijeron que el acuerdo podría concretarse si ambas empresas ceden 94 aterrizajes diarios, principalmente en su ruta principal, la de AMS-PAR, AF-KLM conformarán un gigante de la aviación mundial, detrás de UA y AA con ingresos anuales de 19,200 millones de euros (24,57 millones de dólares). La aprobación de la oficina central de la UE significa que la fusión ha superado su primer obstáculo regulatorio. Aun falta la aprobación de las autoridades antimonopolio de EU, que tienen 30 días para dar una respuesta inicial o anunciar que necesitan mas tiempo. Para obtener la aprobación europea fue necesario resolver problemas complejos tales como derechos de aterrizaje y alianzas con otras compañías. KLM tiene alianzas con la estadounidense NW y CO, AF es uno de los seis miembros de SkyTeam, que incluye a DL. Las 2 compañías han dado garantías de que no fijarán los precios en las rutas largas donde la competencia de otras es mucho menor, como los vuelos AMS y NYC o PAR o DWI. El comisario europea de competencia, Mario Monti, informó que el resultado de este caso "demuestra que largamente esperada consolidación del sector aéreo europeo puede hacerse con un respeto total de as normas de competencia. El nuevo grupo Air France-KLM se espera empiece a funcionar como tal durante la primera quincena de marzo del 2004, cuando se emita la oferta de canjes publico de acciones, y se convertirá en la primera aerolíneas europea.

¹⁷ KONINKLIJKE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ N.V. (KLM Royal Dutch Airlines) por su nombre en el idioma natural.,

comercio mundial, prácticamente ya no hay producto de origen. El comercio internacional ya no se reduce al intercambio de bienes finales, sino que es un porcentaje cada vez más elevado de las transacciones se produce intercambiando bienes producidos en varios países y ensamblados en otros, el cual a su vez exporta el bien final a otras regiones del mundo, a nivel mundial Asia encabeza el intercambio de mercancías, con un 6.4%, por el lado del continente Americano, Latinoamérica ha incrementado sus envíos hacia E.U., y en el caso particular de México este se ha incrementado debido a la presencia de compañías como UPS-DHL-FEDEX y se han firmado convenios entre empresas nacionales y extranjeras, para complementar flotas aéreas, como es el caso de Multipack con Aeromexpress (filial de AeroMéxico), y con Fedex.

Siempre es importante entender que en la participación de las decisiones de las Líneas Aéreas siempre está atrás el Estado (cualquiera que sea este), los Estados siguen ampliando la red internacional del transporte aéreo, concertando acuerdos bilaterales de servicios aéreos, según la información estadística del año 2001, 65 Estados concluyeron o enmendaron un total de 80 acuerdos bilaterales de servicios aéreos, en donde más del 70% de dichos acuerdos incorporaban alguna forma de liberalización de los arreglos de reglamentación, por ejemplo se concluyeron 4 acuerdos de "cielos abiertos" (ver **GRUPOS-CONSORCIOS-CONTROLADORAS EN EL MERCADO AEREO EN MEXICO (GRUPOS AEROPORTUARIOS, CINTRA)** entre 5 países, en los que prevén un pleno acceso a los mercados sin restricciones¹⁸, en el año de 2001 se han concluido 85 acuerdos del total sumado de países que combinaron sus estrategias de "cielos abiertos", aunque sea de sorprender dichos acuerdos se concentraron en 60% sobre países en vías de desarrollo.

Por otro lado el año 2002, 69 Estados concluyeron o enmendaron un total de 91 acuerdos bilaterales de servicios aéreos, se liberaron 6 acuerdos de "cielos abiertos" entre 10 países, en el que se prevén un pleno acceso a los mercados sin restricciones, y la cifra total hacia el año 2002 fue de 85 acuerdos de "cielos abiertos" de los cuáles se han concretado 28 en los últimos 3 años, al igual que el año 2001 los acuerdos comprendidos tenían su base en un 60% en países en desarrollo, sin embargo para el año 2006 ya se habían firmado un total de 185 acuerdos.

El mundo a la fecha se ha estado moviendo en una tendencia marcada de regionalización global y de concentración del dominio, es decir existe una tendencia generalizada de liberar el transporte aéreo

➤ CODIGOS COMPARTIDOS

Ya que conocemos que la competencia mundial está fundamentada en la perfecta movilidad de factores, podríamos tratar de comprender el siguiente tema, que si bien en cierto no es un tema de gran complejidad teórica, pero sí de gran importancia en el sistema de la aviación.

En los apartados anteriores hablamos de alianzas comerciales, que tienen como fin el proyectar un producto de forma conjunta y no solamente al través de un individuo, y en donde dichas alianzas además de buscar tener una influencia de mercado tal que el producto asegure continuidad, también buscan que los ingresos como el nombre de este apartado sean compartidos y crecientes.

La palabra CODIGO COMPARTIDO refiere al tema como un acuerdo Uni-Bi o Multilateral entre los participantes del mercado, en este caso las aerolíneas. Dicho contrato establece como puntos principales la distribución del trabajo y del ingreso de la forma más proporcionada posible.

¹⁸ acceso a las designaciones, derechos de rutas, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas

En un código compartido cuando se trata en esencia de una bilateralidad, las aerolíneas se comprometen a hacer que sus mutuos clientes utilicen los servicios de ambas pero con la comercialización de una sola marca, las aerolíneas en su afán de ampliar su influencia en el globo, "comparten" marcas a través de vender rutas aéreas que alguno de los dos no tiene, digamos que existe un pasajero que es cliente de muchos años alguna aerolínea que tiene servicios de transportación entre las ciudades de México y Nueva York, sin embargo este pasajero siempre busca la continuidad de Nueva York hacia Seattle, pero la aerolínea que siempre utiliza, en la cual acumula puntos como beneficio de ser un cliente frecuente, no cuenta con el servicio de Nueva York a Seattle, hace que el pasajero tenga que comprar 2 boletos de avión, utilizar 2 compañías aéreas y perder la posibilidad de contar hasta con sus puntos bono que acumular por ser como ya dijimos pasajero frecuente, este problema es identificado por la aerolínea que le da siempre el servicio inicial y decide hacer un acuerdo de "código compartido" con alguna otra aerolínea que siempre del servicio que su cliente busca tener en términos de rutas. El código compartido significa básicamente que el pasajero volara en 2 compañías (aviones diferentes) pero que se venderán como una sola.

¿Que es lo que va a suceder con dicho acuerdo? ¿Qué va a obtener el pasajero con este cambio? ¿Cuánto va a costar hacerlo? ¿Quién realmente se va a ver beneficiado y en qué medida con el acuerdo?

Preguntas básicas que incluso las aerolíneas tienen que formularse antes-durante-después de cualquier acuerdo estratégico, por otro lado el pasajero observará lo siguiente:

Que la aerolínea comienza a publicitar y comercializar vuelos en la ruta México-Nueva York-Seattle, que puede con solo acudir a una solo oficina obtener un solo boleto, que por su compra acumulará puntos bono y sobre todo que el precio es competitivo comparado con la travesía que tenía que realizar anteriormente solo que él seguirá subiendo al avión de ambas compañías, para el cliente esto es un avance bueno en términos de atención, preferencias y competitividad, sin embargo y que pasa dentro de las aerolíneas. Existe toda una actividad del nivel tecnológico, operativo y financiero hasta cierto punto compleja.

Cuando la aerolínea identifica que puede lograr completar potencialmente una actividad de código compartido primeramente establece contacto con su posible socio y plantea el requerimiento, si están de acuerdo en iniciar la sociedad ambas comienzan a registrar los gastos en los que incurren de las siguiente actividades:

- Ambas tienen que solicitar permisos a la institución encargada de autorizar el tráfico de rutas y pasajeros en el país al que la aerolínea pertenezca (en el caso de México a la DGAC), para poder colocar el código de cada aerolínea, como compañía que vende una ruta que realmente no opera.
- Ambas compañías aéreas comenzarán a publicitar la sociedad y la utilización de sus servicios.
- A nivel operativo, las compañías harán que el personal de cada compañía dé el servicio a nombre de su socio interlineal, y ofrezca los mismos derechos que a sus propios clientes.
- La ayuda del servicio de tráfico de pasajeros, se verá afectado, desde que una oficina de aeropuerto recibe no solo a sus propios pasajeros sino que recibe pasajeros de otras compañías. Las áreas de reservaciones y boletos sufren también un interesante impacto desde que los sistemas propios de cada aerolínea son abiertos y expuestos a su socio dándole conectividad sistémica para que estos pueden vender mutuamente las mismas rutas
- A nivel financiero, como dijimos ambas compañías comienzan a registrar sus gastos, ya que en el intercambio de pasajeros los gastos también serán compartidos o bien distribuidos proporcionalmente.

Los códigos compartidos, como las alianzas comerciales comienzan a formar bloques comerciales muy importantes en el medio de la aviación comercial, ya que esto puede hacer que una alianza comercial identifique nichos de mercado insipientes y/o fortalezca los ya conocidos, de tal forma que ambos métodos de comercialización hagan que una o varias aerolíneas logren tener la diferencia entre la rentabilidad y la vida en el nivel de la operación de los ingresos mínimos. Así de esta forma es que se comienza por conocer el modelo de los códigos compartidos.

Objetivo Específico Cap. 2

“Determinar cómo las políticas de Estado, han influido para el desarrollo de las empresas aéreas comerciales en México y como por su parte, las empresas de servicios aéreos en México han formalizado y planeado sus estrategias de mercado”

2. LA ECONOMÍA NACIONAL Y LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO

➤ ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE EN MÉXICO

“LOS PRIMEROS AÑOS (fuente SCT antecedentes Subsector aéreo)

El desarrollo del transporte aéreo se inició prácticamente en 1924, con el traspaso de una concesión a la Compañía Mexicana de Aviación (MX) para cubrir la ruta de México a Tampico, sus primeros servicios los realizó en esta ciudad conduciendo la paga de los obreros petroleros a diversos campos de la huasteca veracruzana.

Posteriormente se ampliaron para el transporte de funcionarios petroleros con las rutas de México a Tuxpan y de Tampico a Matamoros. Derivado de esto, comenzó la construcción de aeropuertos; en 1927 estaban perfectamente acondicionados y en servicio los de Pachuca, Guadalajara y Torreón; el de México quedó terminado en 1929.

También en ese año Pan American Airways –PANAM- adquirió acciones de MX y se consolidó rápidamente.

Con la expansión de las rutas y dominando la aviación comercial en México así como inaugurando una nueva ruta de Tejería, Veracruz a Tapachula, Chiapas; PANAM había dado pasos para mejorar los aeropuertos pavimentando las pistas y así poder operar en cuales quiera condiciones de tiempo.

Excepto por la adquisición de Aerovías Centrales, PANAM y MX efectuaron muy pocos cambios en las líneas troncales. El interés fundamental de PANAM, no era otro que servir a poblaciones comerciales, especialmente a la demanda de negocios entre Estados Unidos y México.

Al principio de los años treinta, con excepción del puerto de Acapulco había ciudades muy pequeñas a lo largo de la costa del Pacífico, los estados costeros estaban virtualmente desligados del corazón, industrial y comercial de México. Las aerolíneas pioneras de la región comenzaron a proporcionar un verdadero servicio a las comunidades, ya que era el único medio de transporte disponible. Estas pequeñas aerolíneas iban a jugar un papel importante, al proporcionar las bases de lo que eventualmente se convertiría en la primera línea aérea nacional.

Nuevos aeropuertos fueron construidos por MX. En 1944, con una flota de primera clase, la mayor parte de los aeropuertos, bajo su control, con pistas iluminadas y tráfico saneado, la primera línea mexicana estaba lista para desarrollarse paralelamente a la época de la postguerra. Entre 1939 y 1945, la CMA servía a la mayor parte de las ciudades importantes del país.

En 1947, Carlos Oriani compró Aerovías Reforma y en 1948 adquirió Servicios Aéreos Panini.

Esto constituyó el primer intento para crear una verdadera aerolínea, integrando las concesiones de las pequeñas compañías.

En 1946 se iniciaron las acciones para añadir un nuevo nombre a las listas de las aerolíneas internacionales: Aeronaves de México. La empresa, operando domésticamente, sufrió una transformación completa y se convirtió en una aerolínea capaz de competir con MX.

Por su parte, Aeronaves de México dio el primer paso en el Noroeste del país al adquirir Transportes Aéreos del Pacífico –TAP-; en 1934 inició el servicio de México a Acapulco y en ese mismo año Líneas Aéreas Mineras –LAMSA-; comenzó a operar entre Mazatlán, Sinaloa y Tayoltita, Durango. También por esas fechas fue fundada Servicios Aéreos Panini, y empezó a operar con una concesión de México a Morelia, realizando un circuito en el Valle del Río Balsas, esto condujo a que Panini operara un servicio aéreo de trasbordo a través del río de Ciudad Altamirano a Coyuca de Catalán, en el estado de Guerrero. La distancia era de un kilómetro, el tiempo de vuelo de dos minutos y el costo de ocho pesos. Era sin duda, la ruta aérea más corta del mundo.

En 1935 Aeronaves de México obtuvo la concesión para cubrir la ruta de México a Oaxaca; en 1943 LAMSA fue adquirida por la United Air Lines y cambió su nombre a Líneas Aéreas Mexicanas, S.A., más tarde se convirtió en Líneas Asociadas Mexicanas, S.A., que en 1947 recibió una concesión muy importante para cubrir la ruta de México a Durango, la cual se extendió a Culiacán.

El segundo paso fue la adquisición de Aerovías Reforma, que unida a LAMSA, rápidamente se consolidó en una eficiente organización; su objetivo primordial había sido crear una línea nacional mexicana, que se llamaría Aeronaves de México y Centro América, S.A.

EVOLUCION DEL TRANSPORTE

En 1952 tuvo lugar una fusión de líneas que hizo que cambiara el curso de la historia de las aerolíneas mexicanas, trayendo consigo un cambio fundamental en el balance de las fuerzas, que contribuyó a socavar la preponderancia de Pan American.

Ese mismo año se pusieron en operación múltiples proyectos y obras anteriormente iniciadas: El kilometraje de carreteras pavimentadas aumentó, la producción eléctrica se duplicó, grandes proyectos de irrigación fueron concretados. Las nuevas carreteras contribuyeron a la desaparición de pequeñas aerolíneas, pero el propósito final estaba puesto en crear una industria de aerolíneas mexicanas.

No obstante, este plan se consideraba a largo plazo; mientras tanto, con la gran fusión de Aeronaves de México, se dieron pasos para romper el control que Pan American ejercía en la Compañía Mexicana de Aviación.

A mediados de los cincuenta, la rivalidad entre Aeronaves de México y MX se había intensificado de manera notable. Cada una de ellas, por ejemplo, estaba empeñada en demostrar su supremacía adquiriendo el más moderno equipo.

Aeronaves absorbió la pequeña compañía Aerolíneas Mexicanas en mayo de 1956, misma que volaba a Zihuatanejo, ubicada cerca de Acapulco.

La CMA compró Líneas Transcontinentales de Aerotransportes S.A., -ATSA-, que se convertiría en la tercera compañía más importante de México, y que de algún modo recordaba a LAMSA.

Aeronaves se integró a la organización International Air Transport Association –IATA-, haciéndose socio en septiembre de 1957.

El gobierno mexicano tomó el control de Aeronaves de México y en 1962 Nacional Financiera compró las acciones de la firma Guest, que daba servicio en el Atlántico, Centroamérica y el Caribe con su frecuencia de tres vuelos semanarios en ambas rutas y 11 a la semana a Miami.

Aeronaves de México, Aerolíneas Mexicanas y Guest formaron Aeroméxico en 1971.

En 1960 MX compró TAMSA, siendo ésta la última que tomó a su cargo.

Mientras tanto, Aeroméxico crecía en rutas más largas con el fin de convertir la aerolínea en una entidad corporativa con la fuerza necesaria para igualar el poder de MX. A partir de 1962 y durante los siguientes 15 años, a ésta le fue otorgada la ruta directa a Los Ángeles; y a Aeroméxico, la de Acapulco. Al año siguiente la de San Antonio se concedía a la CMA y la de Tijuana a Aeroméxico.

Durante los años sesenta, el enorme potencial de Acapulco como generador de tráfico de pasajeros era manifiesto; la frecuencia de vuelos se incrementó a partir de 1965 a 11 diarios. En esos años Aeroméxico incluía a Miami como punto intermedio en la ruta del Atlántico para transportar pasajeros a Europa.

CONSOLIDACION DE LA AVIACION COMERCIAL MEXICANA

Desde la adquisición por CMA, de ATSA y TAMS en 1960, la carta de rutas de Mexicana no experimentó cambio alguno en una década, con excepción del ramal de Miami a Cozumel.

La deuda exterior de la aerolínea era muy elevada 1967. Los accionistas se reunieron para decidir el futuro de la compañía Mexicana; la decisión parecía sencilla: quiebra o inyección masiva de capital.

El asunto más importante era la compra de las acciones que PANAM poseía en Mexicana. Además diez aeropuertos heredados de los primeros días de MX, fueron vendidos al gobierno mexicano.

Se recibió apoyo de los bancos y se efectuó el convenio con Aeronaves de México al negociarse los derechos a Acapulco a cambio de algunos sobre la línea de la capital a Guadalajara y a Puerto Vallarta. Este intercambio fue conveniente para las dos aerolíneas

Las drásticas medidas tomadas en Mexicana empezaron a producir resultados positivos. La ruta de Miami a Cozumel se reabrió en septiembre de 1969, así como los vuelos de Chicago a Acapulco, vía México, en diciembre del mismo año; además de las nuevas que se añadieron en diciembre de 1971 y mayo de 1972, de Mazatlán a Denver y de Mérida a San Juan, respectivamente. El avión Boeing 727 se convirtió en la espina dorsal de la compañía y fue la base para uniformizar en un solo tipo, las aeronaves.

A principios de 1969 todas las rutas del Oeste de México fueron suspendidas y quedaron a cargo de Aeronaves Alimentadoras. En este tiempo, Aeronaves de México tomó a su cargo a Aeromaya, inauguró dos rutas para conectar Los Ángeles con los nacientes lugares de descanso en Yucatán y se inició un servicio directo de esta ciudad a Cozumel, vía Acapulco, Oaxaca y Mérida.

La intensificación del servicio a Los Ángeles era importante en términos económicos. A finales de 1974 se realizaban 60 vuelos semanarios, de los cuales 28 eran directos y otros vía Guadalajara, Puerto Vallarta y Mazatlán; cada uno de estos sitios estaba considerado como destino significativo en su categoría.

A principios de la década de los años setenta, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo –FONATUR- era responsable de la total planeación de los diseños de la construcción y de la localización de las diferentes áreas turísticas.

El resultado fue un cuidadoso programa de desarrollo para lugares de vacaciones y descanso. Así, se añadió un nuevo nombre al mapa de las aerolíneas de México, cuando en 1973 Mexicana inició un servicio directo a Cancún, en las playas del Caribe mexicano. Aeroméxico le siguió la huella en un corto término. Después, en 1975, Mexicana inauguró su vuelo de Miami a Cancún.

Cercano a esos tiempos, el pequeño puerto pesquero de Zihuatanejo vio convertirse a su vecino Ixtapa en un emporio turístico.

En esas fechas, los siguientes desarrollos turísticos en la lista fue Loreto y más al Sur de la Península de Baja California, San José del Cabo, que rápidamente se tornó en un destino turístico par los californianos de la Unión Americana, así como de los nacionales. En julio de 1977, ambas aerolíneas proporcionaban servicio directo a San José; Manzanillo también se unió a Los lugares del Sol.

La política mexicana de proyectar y desarrollar polos turísticos sirve a una diversidad de propósitos recomendables. Obviamente atraen más turistas extranjeros a México, con el consecuente ingreso de divisas.

Aeroméxico marcó el paso en la conquista de los destinos internacionales en mayo de 1974, cuando el primer avión despegó rumbo a Madrid y en junio iniciaba la ruta de Acapulco a México y Nueva York.

Las condiciones eran ideales para ir más lejos. Mexicana rápidamente estableció la directriz añadiendo un servicio a Harlingen, Texas, y en 1979 otro a Seattle. Por esas fechas Mexicana y Aeroméxico fueron capaces de colmar sus ambiciones, ya que el 25 de diciembre de 1979 inauguraron su primer servicio directo desde Los Ángeles a México y a Guadalajara.

En 1978, Mexicana llegó a ser la primera línea latinoamericana en transportar cinco millones de pasajeros al año.

Por 1982, sin embargo, las aerolíneas mexicanas no pudieron permanecer al margen de los efectos de la crisis económica nacional, por lo que observaron resultados financieros negativos en operación.

SISTEMA NACIONAL AEROPORTUARIO

Hacia mediados de la década de los sesentas se creó el Programa Nacional de Aeropuertos que formuló el Ejecutivo Federal para construir o mejorar las principales terminales aéreas del país.

Este programa era la respuesta al reconocimiento de la importancia que el transporte aéreo significaba en las actividades productivas, con la certidumbre de que la transportación está especialmente ligada al renglón turismo, uno de los rubros más importantes de la economía nacional.

De esta forma, el mejoramiento de la red de aeropuertos contribuyó en gran escala a vigorizar nuestra economía y a promover, en el interior y en el extranjero un mejor conocimiento de nuestro país.

La reducción en los costos de operación aumentó considerablemente el número de usuarios y permitió que la carga aérea alcanzara volúmenes importantes, al competir con el auto transporte en grandes distancias.

De la misma manera que el país debe contar con redes de carreteras, de vías férreas y puertos marítimos, necesitaba disponer de una red de aeropuertos que correspondiera a nuestro desarrollo y que lo estimulara. Así, al llevar a la práctica las recomendaciones de la Comisión de Planeación de Aeropuertos, fueron cristalizándose los proyectos: se logró crear una infraestructura aeronáutica que no solamente obró de modo complementario, sino esencial en muchos casos.

El programa incluyó obras de construcción y modernización previó, para cada uno de los aeropuertos, la construcción de pistas de mayores longitudes, dadas las especificaciones exigidas por los aviones en uso y por los modelos a punto de surgir.

Las obras también incluyeron caminos de acceso, pistas, edificios, terminales, torres de control, sistemas de ayuda a la navegación aérea, servicios de comunicación, iluminación, sistemas de almacenamiento y distribución de agua, combustibles y lubricantes, estacionamientos, plataformas y demás obras complementarias.

En 1965 se creó dentro de la estructura orgánica de la Secretaría de Obras Públicas, la Dirección General de Aeropuertos con el objetivo de integrar un cuerpo especialistas dedicado a planear, proyectar, construir y reconstruir terminales aéreas. En ese mismo año, por Decreto se constituyó el organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares –ASA-, con el propósito de administrar y conservar las instalaciones. También se formó la Comisión de Planeación de Aeropuertos, que fue la encargada de determinar la categoría de cada uno de ellos, sus requerimientos y el orden de prioridades para su construcción.

El transporte aéreo es un medio especializado para el desplazamiento de personas y, en menor escala, para el intercambio de mercancías de elevado valor, con peso y volumen reducidos. Las condiciones que lo caracterizan son el impresionante incremento en la demanda de sus servicios, la constante y rápida evolución del equipo, y como consecuencia, la permanente necesidad de adaptar las instalaciones terrestres a las nuevas exigencias.

Para poder determinar cuáles aeropuertos deberán ser construidos o ampliados, se consideraron dentro del Plan Nacional de Aeropuertos, factores tales como la influencia del transporte aéreo en las actividades socioeconómicas de cada zona, el papel de la aeronáutica en los intercambios internacionales; el número de pasajeros que utilizan este medio de transporte; las rutas que existen y las perspectivas para establecer nuevas conexiones; la distribución geográfica de los aeropuertos y, de modo muy especial, las posibilidades de desarrollo de cada región.

DESARROLLO TECNOLÓGICO

El desarrollo tecnológico en el subsector aéreo se hace evidente como lo demuestran los enormes y modernos aparatos que cruzan los cielos, con gran capacidad para el transporte de pasajeros, equipados con complejos sistemas técnicos que coadyuvan para hacer de la navegación aérea, un medio de transporte cada día más rápido y seguro.

El equipo usado en la aviación civil como radares, ayudas visuales para la navegación, pistas adecuadas y con gran capacidad para despegue y aterrizaje, áreas de maniobras y operación, torres de control de vuelos en los aeropuertos, sistemas de radiocomunicación y estaciones meteorológicas, propician que las rutas nacionales tengan una cobertura mayor del territorio nacional y pueden abarcar diversos puntos importantes del continente y de otros países.

Los modernos aeropuertos nacionales, que se incorporaron a la infraestructura del subsector, construidos con base en los últimos adelantos técnicos, brindan en su operación y servicios rapidez y para abordar y arribar, en lo que respecta al propio pasajero y al equipaje.

La capacitación y adiestramiento técnico aeronáutico ha sido objeto de una especial atención, dotando al Centro Internacional de Adiestramiento Civil del equipo y medios necesarios, logrando que el personal adquiriera con un alto grado de eficiencia.

También se instituyó el Centro Nacional de Medicina de Aviación, el cual cuenta con las instalaciones y equipo adecuado para atender el objetivo nacional de cumplir con las normas para todos los asuntos relacionados con la certificación médica del personal.

Se ampliaron los servicios para la seguridad y conexos del transporte aéreo, lográndose una mayor utilización de la red aeroportuaria nacional.

Con una ligera ojeada, se trasluce lo lejos que quedaron aquellos llanos de Balbuena en la ciudad de México, y aquellas tiendas de campaña y cobertizos que componían la pista y edificio del primer Aeródromo mexicano, así como el avión Voisin que realizó el primer vuelo en territorio nacional.”

➤ SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA NACIONAL EN LAS ÚLTIMAS 2 DÉCADAS (1980-1990 Y 1990-2000)

En este apartado comenzaremos el análisis a través de las series históricas (otorgadas por el INEGI, características del servicio de transporte aéreo nacional) en base al periodo 1980-1983¹⁹, 1984-1998 y 1999-2003²⁰, de los cuáles observaremos de acuerdo a la grafica la tendencia de crecimiento de la industria, con ciertos picos y valles en algunos años pero con una tendencia hacia arriba de 3.43% promedio en el periodo de estudio, lo cual tiene una cifra conservadora²¹, sin embargo este crecimiento debe de estar ligado a los diversos factores y/o agentes económicos de la economía nacional, este crecimiento viene de la mano con la tendencia misma del sector, de lo cual también se observa en la grafica siguiente que el PIB total en el periodo de estudio creció aproximadamente 42% a precios constantes de acuerdo a la metodología del 1993 (año base) y que el PIB del sector solamente creció 31% en los últimos veinte años, es decir los esfuerzos de la producción no fueron constantes, por lo que si queremos entender bajo la lupa del análisis económico el sector dentro de la economía, ya de entrada se puede decir que o el programa de gobierno no consideró dicho sector o bien que los agentes de la economía tampoco hicieron lo propio, cosa que trataremos de entender más adelante. Vale la pena destacar que en este periodo de estudio la tendencia es a crecer, sin embargo existen años como 1982, 1983, 1986, 1995, y 2001, que presentan un serio quiebre en la tendencia,

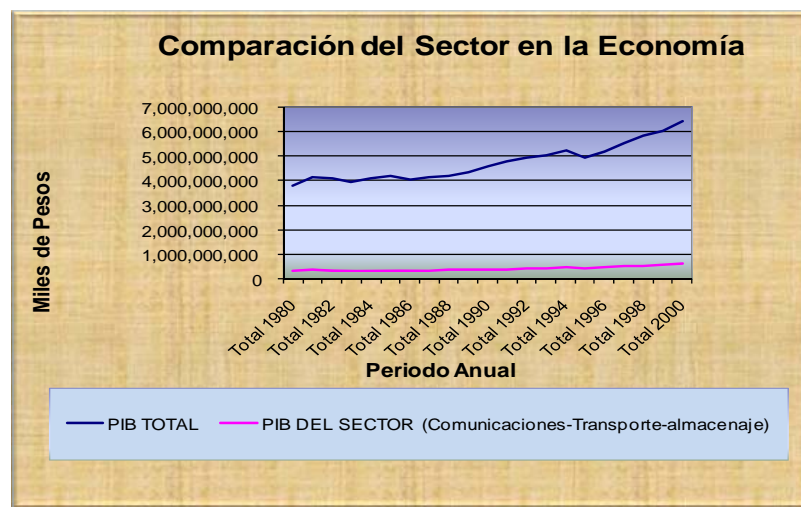
¹⁹ estos años están estimados a partir de la fuente

²⁰ estos años estarán estimados en base a la técnica de mínimos cuadrados

²¹ ver plan nacional de desarrollo

y que valdrá la pena acotar en el estudio, ya que son años claves que nos muestran que en ocasiones es necesario el análisis con mayor profundidad, es claro que en los ya mencionados años existió una partitura de políticas, de consensos y de cambio de gobierno, así como de grandes acontecimientos (como el del 11 de Septiembre de 2001, en Nueva York), la caída del año 1982 con respecto al anterior fue de 15%, la caída del año 1983 con respecto al anterior mejoró ligeramente o mejor dicho decreció en menor medida pasando de ser el año anterior un 15% de disminución a solo un 4.65% pero siguiendo la línea de números rojos, en el año de 1995, la caída fue de 38% con respecto al año anterior, pero algo curioso fue que previo al colapso de la industria de la aviación (11 Sep 201) comercial el sector presentó crecimiento con respecto al año anterior (2000) con un 4% y el PIB total presentó números rojos con respecto al año anterior en un 1%, no es una cifra tan populosa, pero en los números que maneja el conjunto de la economía esto es algo preocupante, aunque regresando al tema de porque el sector no presentó una caída considerable a raíz del 11 de Septiembre, se puede decir que el conjunto del sector estaba actuando eficientemente, y que además el año comercial de 2001 prácticamente ya había satisfecho la necesidad de venta de pasaje aéreo para el año 2001.

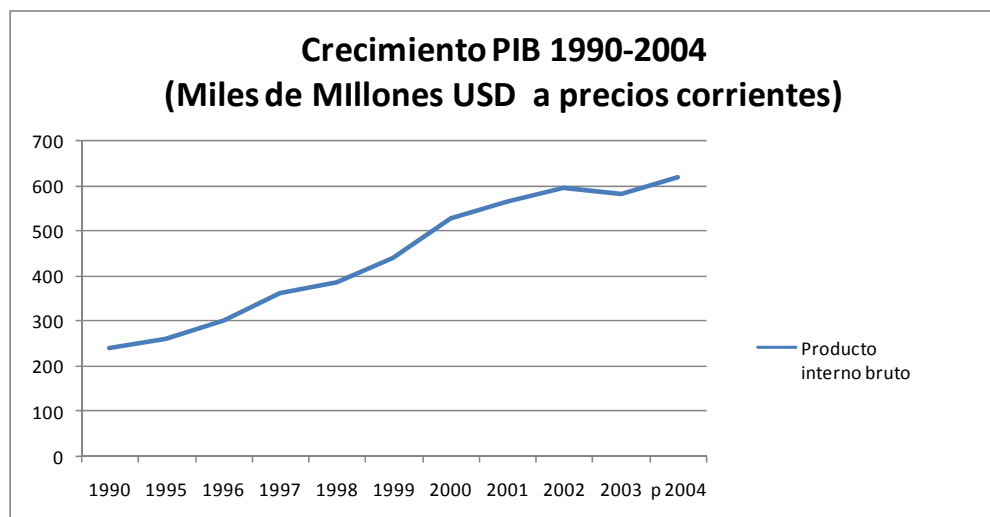
Por otro lado las variaciones anuales registradas también por el INEGI en términos constantes y porcentuales fue que del año 1981 a 1982 existió una caída de 4.35%, del año 1982 a 1983, la caída fue de 6.30%, la caída del año 1986 con respecto al anterior fue de 2.47%, el año 1995 con respecto al año de 1994 (recordarán el famoso error de diciembre) presentó una caída de 3%, estos los tendremos como los años que presentaron números rojos en los saldos de las variaciones, mismo que como ya dije trataremos de enfocarnos en el marco económico y dilucidar qué fue lo que realmente pasó.

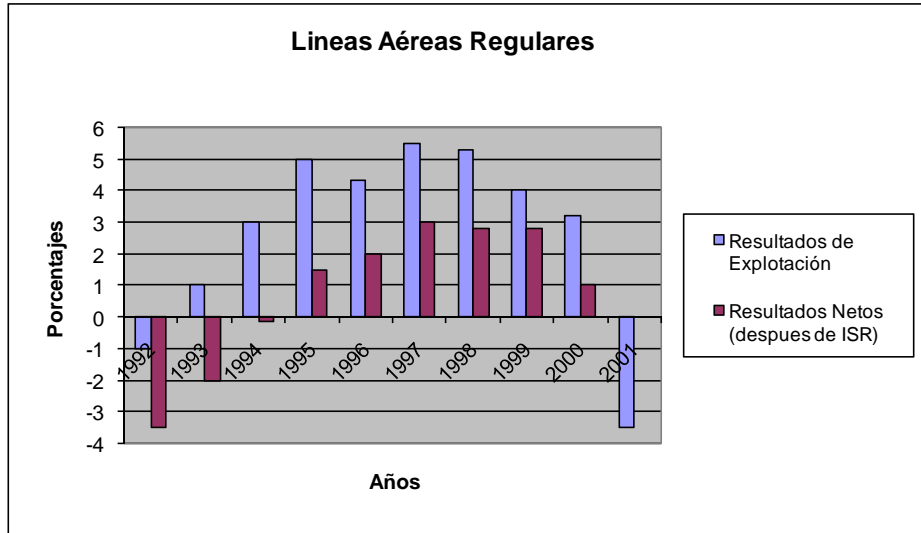


Si comenzamos hablando de la economía tendríamos que empezar por definir el PIB turístico así como todas aquellas actividades que lo componen, las actividades que más contribuyen a este PIB son los servicios del transporte con 32.4%, restaurantes, bares y servicios representan 31.00% y el resto 36.6% son las actividades de comercio y recreación, para abreviar este apartado es necesario decir que un aspecto importante es el conocimiento de las características del turismo, tanto nacional como internacional permitirán explicar la evolución de este sector en el país, así como determinar las líneas de acción convenientes para impulsarlo, pese a que el 32.4% corresponden a servicios de transportación solo el 4.7% lo hace a través del servicio aéreo, sin embargo esta cifra no es nada despreciable ya que tan solo Aerovías de México en el año de 2000 transporto cerca de ----- pasajeros, el turismo es importante para el país, ya que de acuerdo con los

datos disponibles más recientes, ese sector representa el 8.0% del PIB total en términos reales, algunas cifras como las presentadas en el año de 1995 y 1998 en donde el PIB de la economía creció una tasa media anual real de 5.6% el del turismo aumento a una ritmo de 4.0% muestra algo baja que muestra cierto movimiento de la economía, siendo estas cifras una tendencia ya que en el primer semestre del 2000 el PIB turístico creció 5.5% el PIB de la economía en su conjunto creció 7.8%, los viajes ya sea de turismo-negocio determina su importancia generadora de empleo ya que por citar algunas fechas como el año de 1995 el personal ocupado (remunerado) presenta alrededor de 18,757 empleados, para el año de 1998 presentó cifras como 20,186, es decir una tasa media de crecimiento entre período de tres años de 2.5%, siendo esta una de las principales características del mercado del servicio de la transportación aérea sin embargo siempre será necesario establecer mediante el método estadístico

PRODUCTO INTERNO BRUTO (Por categorías)	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	^p 2004
Consumo privado de transporte, total	24.7	26.1	32.2	40.9	48.4	55.5	70.7	76.7	76.1	74.3	80.5
Vehículos automotores y refacciones ^a	7.7	6.3	8.2	10.8	13.4	14.7	19.2	20.3	21	19.6	21.2
Combustibles y lubricantes	5.8	5	6	7.9	6.7	7.3	10.8	12.2	11	12	14.2
Servicios de transportes	11.2	14.8	18.1	22.2	28.3	33.5	40.7	44.1	44	42.6	45.1
Exportaciones (+), total	6.3	14.6	19.5	20.4	22.5	26.3	30.5	30.1	29.4	28.4	29.9
Aeronaves, motores y refacciones	0.1	0.3	0.1	0.1	0.1	0.4	0.3	0.3	0.4	0.2	0.1
Vehículos automotores, motores y refacciones	4.8	12.4	17	17.9	19.7	22.6	27.4	27.3	27	26	27.2
Tarifas de pasajeros	0.4	0.7	0.8	0.8	0.8	0.9	0.8	0.8	0.7	0.7	0.8
Otro tipo de transporte	1	1.2	1.6	1.5	1.8	2.4	1.9	1.6	1.4	1.4	1.8
Importaciones (-), total	9.7	12.2	13.5	16.6	18.2	20.7	27.3	26.8	27.1	25.7	28.6
Aeronaves, motores y refacciones	0.1		0.1	0.1	0.1	0.3	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3
Vehículos automotores, motores y refacciones	5.8	7.6	8.4	10.4	11.5	13.3	18.5	18.2	18.9	17.5	19.1
Tarifas de pasajeros	0.5	0.4	0.6	0.7	0.6	0.6	0.9	1	1	1	1.1
Otro tipo de transporte	3.3	4.1	4.4	5.4	6	6.5	7.7	7.4	7	7	8.2
Exportaciones netas de bienes y servicios relacionados	-3.4	2.4	6	3.8	4.2	5.6	3.2	3.2	2.3	2.7	1.2
Producto interno bruto	240.4	261.5	302.2	362.9	385	440	527	564.1	593.9	578.8	617.1





➤ **PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AEREA NACIONAL EN LA ESTADISTICA MUNDIAL**

Por otro lado y pese a que hay un mercado nacional de 30 millones de pasajeros y 500 mil toneladas de carga anuales, para este año (2003) se prevé que la industria tenga pérdidas superiores a seis mil millones de dólares, 60% más que en 2002. CINTRA la principal empresa operadora de líneas aéreas, reportó en el primer semestre del año pérdidas por más de mil 758 millones de pesos, es decir, 50% más que las del mismo lapso del año anterior,, la base de esto es un PANORAMA ECONÓMICO MUNDIAL RECESIVO, con incrementos en costos de seguros, combustible y operación en aeropuertos, así como una guerra de tarifas entre las aerolíneas y un desorden en la industria aérea nacional que ponen en riesgo su viabilidad, urge sea declarada como prioritaria y estratégica para el país.

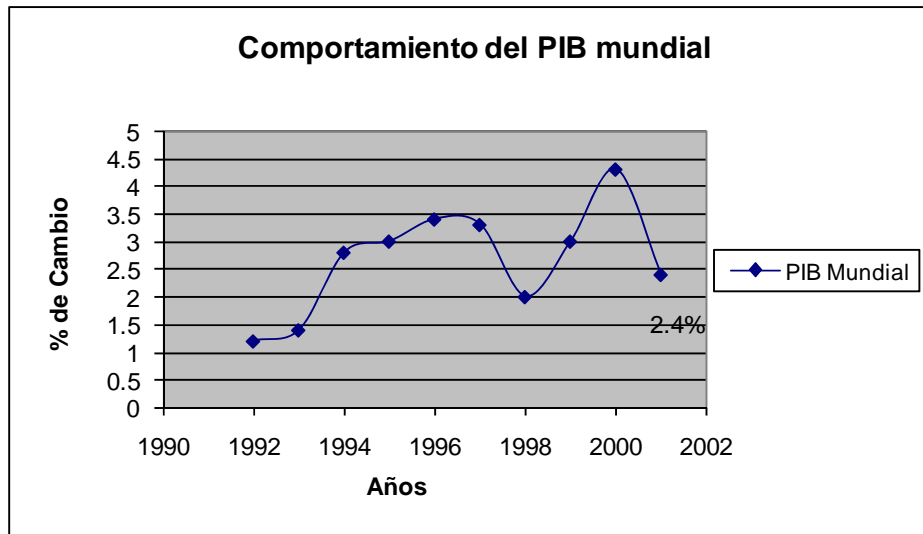
De acuerdo a las estadísticas conocidas por la IATA, por ACI (Airports Council Internacional), que son la fuente oficial de la industria, así como las estadísticas otorgadas por los aeropuertos podemos decir que México participa de ellas a través del apartado "Latin American & Caribbean"

Participación Nacional en la Industria					
Estadísticas de Aeropuertos					
Aeropuerto	Ciudad de México				
Región	Latin America & Caribbean				
Nivel	1 - Aeropuerto No-Coordinado				
Número de Operadores	32				
Ventas					
	Asientos	% Participación			
Europa	705,534	4.10%			
Norte America	3,333,732	19.30%			
Latino America y el Caribe	13,209,488	76.60%			
Total	17,248,754				
Número de Aeronaves por Capacidad de Asientos					
	Aeronaves	% Participación			
1 - 49 asientos	14,705	10.70%			
50 - 124 asientos	57,645	41.80%			
125 - 179 asientos	52,080	37.70%			
180 - 249 asientos	12,106	8.80%			
250 - 349 asientos	398	0.30%			
mas de 350 asientos	1,006	0.70%			
Total	137,940				
Número de empresas de Servicios de tierra					
	8				
empresas de alimentos a aeronaves					
	4				
proveedor de combustible					
	1				
empleados de aeropuerto					
	1,001				
empleados diversos					
	25,000				
Movimientos Comerciales de Aeronaves por pasajeros/carga por Doméstico/internacional					
	Pasajeros	Carga	Total	Doméstico	Internacional
1999	254,700	9,600	264,300	193,000	71,300
2000	261,600	9,400	271,000	199,000	72,000
2001	263,400	9,300	272,700	205,000	67,700
2006**	304,000	11,000	315,000	230,000	85,000
2011**	352,200	12,800	365,000	267,000	98,000
** proyección estimada					
Movimientos Comerciales de Pasajeros por Doméstico / Internacional					
	Pasajeros	Doméstico	Internacional		
1999	20,400,000	13,700,000	6,700,000		
2000	21,200,000	13,900,000	7,300,000		
2001	20,600,000	13,700,000	6,900,000		
2006**	23,935,500	16,107,700	7,827,800		
2011**	27,771,000	18,525,400	9,245,600		
** proyección estimada					

Cuadro No. 6						
Infraestructura aeroportuaria 1995-2000						
(Aeropuertos)						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000 e/
Nacionales	33	30	29	29	29	29
Internacionales	50	53	54	55	55	56
Aeródromos	1,726	1,033	1,197	1,225	1,249	1,268
Total	1,809	1,116	1,280	1,309	1,333	1,353

1/ La disminución en el número de aeródromos en 1996 se debe a que 693 de ellos no renovaron su permiso de operación en los términos establecidos por la ley, por lo que fueron inhabilitados.

Fuente: 6° Informe de Gobierno, 2000, con información de la SCT.



➤ **GRUPOS-CONSORCIOS-CONTROLADORAS EN EL MERCADO AEREO EN MEXICO (UNA VISIÓN ESTRUCTURAL)**

El mercado aéreo nacional esta como cualquier otro mercado está constituido por entidades, instituciones, grupos, consorcios y/o controladores que hacen que su participación en la toma de decisiones de la industria se convierta en algo mayormente sensible, es decir, cada uno aportaría un concepto mismo que provocaría deslices o cambios bruscos en la toma de decisiones. Algunos de estos participantes son por sus siglas como sigue:

CANAERO (Cámara Nacional de la Industria del Aerotransporte)

ASSA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares)

CINTRA (Controladora de la Industria del Transporte)

CONAAV (Confederación Nacional de Asociaciones de Agencias de Viajes)

BSP México (Bank Settlement Plan)

IATA México (Internacional Air Transport Association)

OACI (Organización Aviación Civil Internacional)

SCT (Secretaría Comunicaciones y Transportes) **

DGAC (Dirección General de Aviación Civil) **

GRUPOS DE AEROPUERTOS (los aeropuertos se han regionalizado y organizado en grupo aeroportuarios)

Nota: ** (Es el representante del gobierno federal que tiene influencia dentro de la industria y también se sensibiliza con sus aportaciones y/o sugerencias).

Estos grupos y/o entes que podemos decir tienen funciones reguladoras pernean las propuestas de cambio y/o desarrollan los cambios dentro de la industria, en México los cambios se han dado de manera aislada entre una y otra dependencia, en algunos casos solo se muestra bilateral los cambios, en otro unidireccional y en otros si logra ser multilateral.

CANAERO

La CANAERO es un organismo que representa los intereses de las aerolíneas representadas en México, no solo las aerolíneas mexicanas, sino a aquellas que por las libertades del aire participan en el territorio nacional (Ver. "libertades del aire" Glosario de términos), esta representación es un ente completamente avalado jurídicamente y sus opiniones definen la posición de las compañías aéreas.

ASSA

Es un organismo cuyo posicionamiento se encuentra dentro del ramo de los servicios hacia los aeropuertos, Aeropuertos y Servicios Auxiliares es el ente que sule las necesidades de mantenimiento, combustible, acceso a rampas, carreteo de aviones (servicio de taxi) y todos aquellos servicios que dentro de la operación de un aeropuerto pueden las compañías aéreas necesitar.

CINTRA

es la empresa y "el sistema de transportación aéreo" que combina las ventajas competitivas y geográficas de las más importantes líneas aéreas y empresas de servicios aéreos de México", dicha compañía fue constituida el 23 de Mayo de 1995 e inicio operaciones el 28 de Junio de 1996, a través de sus subsidiarias, presta servicios de transportación aérea de personas, sus bienes y carga en México, Norte América, Sudamérica y Europa, CINTRA está conformado por un grupo de empresas que participan en el sector de la transportación aérea y de servicios a la aviación, el fin de esta creación se puede revisar en los documentos de la CFC en sus estatutos de CINTRA y en referencia a la Ley Federal de Competencia.

CONAAV

Llámesese a la Confederación Nacional de Asociaciones de Agencias de Viajes, cuyo propósito principal es tener un organismo que dentro del ramo de los servicios turísticos tenga la comunicación tanto con las líneas aéreas, los comisionistas de ventas (agencias de viajes) y los clientes mayoristas y menudistas.

BSP México

Este es un organismo financiero cuyo propósito en su creación es el de crear un ente compensador (Cámara de Compensación) entre las operaciones de las agencias de viajes y las compañías aéreas, para así evitar flujos de efectivo lentos con relación al otorgamiento de servicios y liquidación de gastos-costos de las compañías aéreas.

IATA México

Es una representación en México de la Asociación Internacional del Aerotransporte, cuya función es la de resguardar la información de la industria, en términos de pasajeros, carga, aerolíneas, y todo lo relacionado con el medio, esta representación trata de ser portavoz de los cambios en la industria a nivel mundial, trata de ser vocero de las compañías aéreas, trata de crear organismos de convivencia interlineal neutra (servicios, mantenimiento, operaciones, seguridad, e.t.c.)

OACI México

Es la presentación de la Organización de Aviación Civil Internacional, que básicamente busca el bienestar de los agentes participante de la industria, fuera del ámbito militar, esta organización busca definir los tratamientos de pasajeros, de normas, de leyes y de seguridad.

Objetivo Especifico Cap. 3

"Demostrar que la economía mexicana a través de los agentes reguladores no ha podido establecer un programa desarrollador efectivo para la industria de la aviación en el mercado de servicios"

3. GRUPOS-CONSORCIOS-CONTROLADORAS EN EL MERCADO AEREO EN MEXICO (GRUPOS AEROPORTUARIOS, CINTRA)

En el apartado 2 **GRUPOS-CONSORCIOS-CONTROLADORAS EN EL MERCADO AEREO EN MEXICO (UNA VISIÓN ESTRUCTURAL)**, se trató solo de identificar aquellos organismos que participan del mercado y que de una u otra forma pueden influir en la toma de decisiones de la industria, ahora trataremos de profundizar en estos y tratar de darles personalidad en la realidad de la industria de la aviación en México, para ellos creo importante definirlos estructuralmente, es decir, su participación y representación..

Bueno realmente me cuestioné al inicio de este documento; ¿Cómo es que estos organismos pueden llegar a estar vinculados en la realidad económica del país y de la industria, de mas hemos venido estudiando que actualmente la industria vive cambios que no solo la afectan a ella, sino que son cambios de índole mundial y está metida en cualquier actividad, por ejemplo el efecto "globalización"²², sin embargo también la interacción de los organismos y empresas de la industria es muy estrecho, por ejemplo:

¿Cómo vinculamos a la SCT con la DGAC, la IATA, las compañías aéreas y el BSP?

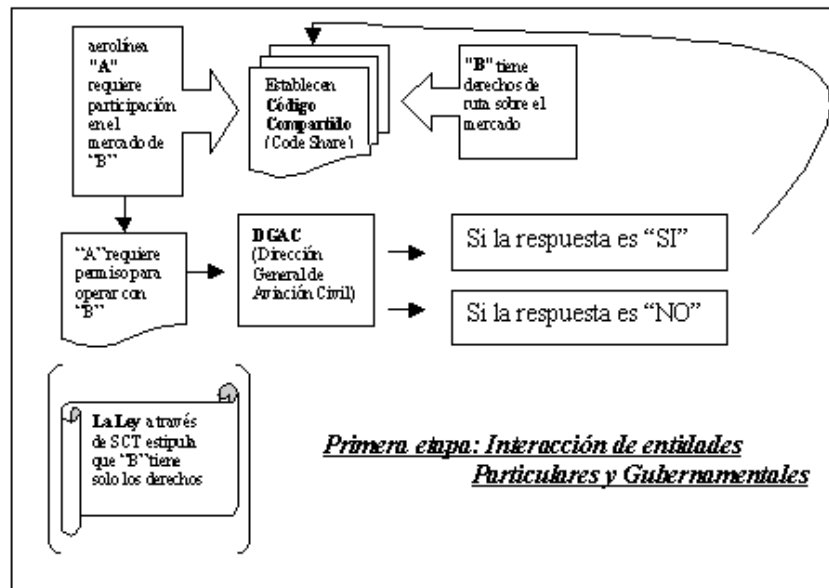
Vamos a hablar del flujo de las operaciones y del flujo del dinero así como de la normatividad.

Ejemplo básico de flujo de interacción de entidades²³

²² Según Ricardo Valero en su libro Globalidad; Una mirada alternativa; Aldo Ferrer la define como:

La globalización es un fenómeno mediático. probablemente el 90 por ciento e la información económica que se difunde en el mundo y dentro de cada país se vincula a operaciones y negocios de carácter transnacional.

²³ Ver diagrama de operaciones



Compañía A, Compañía B

A se enfrenta al problema de querer transportar pasajeros en cierto nicho de mercado no explotado por ella misma, derivado de que A no cuenta con los derechos de alguna ruta que permita ofertar a sus pasajeros asientos, sin embargo un socio interlineal llamado B si vuela en la ruta que A requiere, entonces se gesta la negociación A-B llamada Código Compartido²⁴, sin embargo la legislación normada por la SCT estipula que solo B tiene derecho de ruta²⁵ y que cualquier otro que quiera comercializar sobre la misma ruta tendrá que solicitar permiso a la autoridad para que en el avión de B, A pueda ofertar asientos con el código de 2 letras de A, en un vuelo operado por B, en donde dicho permiso es otorgado por la DGAC, una vez recibido el permiso de la DGAC, A y B transaran el costo de la operación o harán un acuerdo financiero para la liquidación de cupones de vuelo que A oferte en vuelos de B y que tendrá que liquidar a través de IATA, una vez esto definido, tanto A como B comercializarán el negocio pactado y lo harán a través de sus comisionista las Agencia de Viajes, regulado por la industria a través de IATA, como la agencia de viajes vende y tiene que reportar dicha venta ocurrirá al BSP para

Saldar las liquidaciones, en donde la agencia de viajes reportará dinero con soportes y a su vez el BSP le enviará un estado de cuenta a la agencia, así como a A y B para saldar las cuentas.

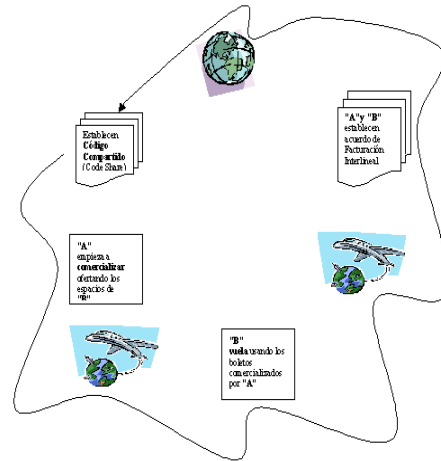
Este anterior es un ejemplo clásico de interacción de operaciones.

En este ejemplo traté de visualizar como los organismos y/o entidades y/o instituciones interactúan, aunque según el ejemplo no son todas las que existen y ni son todas las que interactúan, sin embargo aunque esto es un ejemplo aún quedan muchos huecos que no terminan de definir como se convierten estas relaciones en la

²⁴ Ver Codigo compartidos en la sección, LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE COMERCIAL AEREO MUNDIAL

²⁵ El derecho de ruta establece que una compañía aérea puede operar con su código de compañía de 2 letras una ruta, por ejemplo la ruta mexicana MEXICO-CULIACAN se oferta con el código de la compañía Aeromexico con su código "AM"

realidad económica de la industria en México y para esto la definición de cada GRUPO, CONSORCIO y/o CONTROLADORAS es necesario



Segunda etapa: justificación del evento (razón Interlineal)

Sobre el rubro de GRUPOS definiremos a todas aquellas empresas que se han agrupado con fines comerciales, operacionales, analíticos, en donde pueden ser estas compañías aéreas, consultores, estadistas, operadores de servicios. Y que buscan con su influencia económica resoluciones en favor de los intereses particulares de cada uno de los agrupados, en donde en ocasiones sirven a un fin común, en este ejemplo tendremos los grupos de aeropuertos que sirven para sus fines e imponen tarifas de uso de aeropuerto de acuerdo a sus intereses.

Los CONSORCIOS los podemos definir como el conjunto de aquellas empresas que por sus características interactúan dependientemente dentro de un proceso de desarrollo con un fin económico común, y que por las características de cada empresa dicha dependencia las hace más fuertes y hasta cierto punto vulnerables, ya que falta que solamente una de ellas deje de participar para que se obtengan pérdidas considerables, para este ejemplo tenemos el consorcio AVIACSA, cuya flota de aviones se armó basado en el conjunto de empresas de transporte ejecutivo regional

Así también definiremos a las CONTROLADORAS como la forma de organización de las empresas en las que una compañía financiera se hace con la mayoría de las acciones de otras empresas, y estas reciben a su vez acciones de la primera siendo controladas por ella, es decir, por la financiera, para este caso tenemos a CINTRA.

En general podemos expresar que la mayoría de los mercados tiene agentes como lo anteriores descritos y que por ende estos influyen al convergir dentro de cualquier actividad económica de tal forma que se aprecie la tendencia de los beneficios cargada hacia las urnas de GRUPOS, CONSORCIOS y CONTROLADORAS, para esto y como lo define Paul Samuelson en sus estudios macroeconómicos la competencia estará patrocinada por el Estado, *"adoptando una postura controvertida y rompiendo con los enfoques ortodoxos y orientados hacia el mercado, los países que han tenido éxito han utilizado con frecuencia y eficacia, "competencias no basadas en el mercado" para asignar los recursos. Estos gobiernos a veces identificaban las áreas estratégicas y organizaban una carrera interna entre empresas nacionales para fomentar la*

competencia”, para esto el informe mismo de Samuelson narraba que “organizar competencias es una manera más complicada de administrar una economía que basarse en el *laissez faire*²⁶, de la misma manera que organizar partidos es más complicado que proporcionar a los niños un terreno liso donde jugar y dejarles hacer lo que quieran. Una competencia bien organizada puede dar incluso mejores resultados [que los mercados no regulados] al proporcionar un motivo por el que competir al inducir a los participantes a cooperar mientras compiten. Esta estrategia se basa, sin embargo, en la calidad y la integridad de los funcionarios públicos, por lo que no puede dar buenos resultados en los países en los que éstos sean corruptos e incompetentes.”

Sin embargo existe la interrogante de porque si sabemos que dichos GRUPOS, CONTROLADORAS y/o CONSORCIOS existen y pueden dañar las relaciones de intercambio en una economía de mercado, como tanto el gobierno federal pregona en estos tiempos, es ¿que estos existen?, ya lo decía en su informe Samuelson y lo leímos en el párrafo anterior, puede haber agentes externos que influyan en el actuar de los agentes económicos, por citar un ejemplo que nos pueda ayudar a entender esta situación, en el comercio exterior existen herramientas que los gobiernos utilizan para proteger el comercio y las fronteras, algunos de estos les llamamos Aranceles, que no son mas que una imposición o derecho adicional que pagan los productores extranjeros para que su producto llegue a manos del país que protege sus fronteras comerciales, pero el tema es conocer que la fuente más importante de presión a favor de dichos aranceles protectores proviene de poderosos GRUPOS de intereses especiales. Tanto las empresas como los trabajadores saben muy bien que un arancel sobre sus productos les ayuda, cualquiera que sean sus consecuencias, para la producción y el consumo. Sin entendemos que el libre comercio es tan benéfico para el país en su conjunto ¿Por qué los defensores del proteccionismo continúan teniendo tanta influencia con el congreso?, puedo decir que los pocos que se benefician gana mucho con la protección y, por lo tanto, dedican mucho tiempo a presionar a los políticos mediante medios oficiales como; sindicatos, asociaciones y/o comités de acción, sin quedar como un hecho unilateral también el gobierno trata de protegerse con instancias reguladas como en el caso de México es la CFC (Comisión Federal de Competencia).

En este apartado no pretendo dar a conocer las cualidades de cada uno de los GRUPOS, CONSORCIOS y/o CONTROLADORAS, lo que pretendo es la observancia de cómo este tipo de elementos dentro de una economía pueden provocar fallos y como muestran que la política de Estado y los elementos de seguridad económica siguen teniendo fallos. Tal y como se demostrará en el veredicto de la CFC al evaluar los resultados de la controladora CINTRA.

La gran cuestionante de esto es si todo este caos de información no causa trastornos en la realidad de la economía provocando distorsiones al mercado haciendo omisivo las estructuras monopólicas, o bien haciendo omisivas las obligaciones, o bien entregando distorsión de información de tal manera que la toma de decisiones beneficie a unos pocos. Y quede lejos de los beneficios de equilibrio (que son un supuesto aún no comprobado por la teoría económica moderna, como se verá más adelante)

De este tema importante derivaríamos el siguiente apartado

²⁶ Se le llama al caso extremo de una economía de una economía de mercado, en el que el Estado no desempeña casi ningún papel económico.

➤ UN MERCADO ABIERTO O UN MERCADO MONOPÓLICO

MARCO TEÓRICO

Antes de poder definir si el mercado de la aviación en un marco nacional funciona dentro de algún modelo de competencia ó dentro de alguno cuya base y fundamento se centre en la segmentación y diferenciación como puede ser el mercado Monopólico u Oligopólico, me gustaría regresar al fundamento teórico de cada uno de los supuestos de modelos en los que Las Líneas aéreas y la industria de la aviación tiene su base.

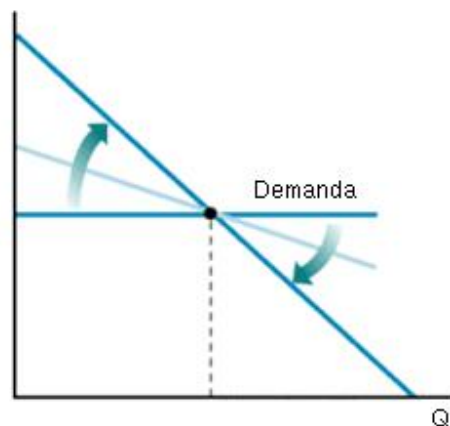
MODELO DE COMPETENCIA PERFECTA, este modelo está basado en la perfecta movilidad de factores, la concurrencia a ofrecer y demandar en el mercado está plenamente abierta y el precio en el que concurren esta dado para su aplicación, en este punto la teoría de EQUILIBRIO PARCIAL, misma que estudia los mecanismos por los que se determinan la cantidad y el precio de equilibrio en un mercado pueden satisfacer dicha teoría, esta teoría para tener una referencia histórica económica misma que fue estudiada y elaborada por Alfred Marshall (1842-1924), por otro lado la Teoría del **EQUILIBRIO GENERAL** estudiada por León Walras (1834-1910) estudia las condiciones necesarias para que todos los mercados estén simultáneamente en equilibrio, en este modelo todos los bienes son complementarios de otros ó sustituibles por otro lado en mayor o menor grado, esto se explica con el hecho de la **INTERDEPENDENCIA GENERAL** existente, que muestra que cualquier desplazamiento fortuito del punto de equilibrio en el mercado de un bien provocará desplazamientos en los mercados de los otros bienes, éstos en los de otros y así sucesivamente, dichas variaciones de precios pueden producir a su vez efectos retroactivos, correctores o de retroalimentación (Feedback, por su nombre en Inglés), sobre el mercado original, finalmente, si no existe intromisión externa que lo dificulte, ese proceso, que Walras llamó *tâtonnement* conducirá al equilibrio en todos los mercados de bienes o factores, aunque el estudio de la real aplicación y/o su plena existencia sigue siendo tema de estudio, incluso en 1972 y 1983 se otorgó el premio Nóbel de Economía a Kenneth J. Arrow y Gerard Debreu respectivamente por sus investigaciones en dicho campo, el supuesto de Equilibrio General debe de gozar de muchas virtudes, de las cuáles la maximización de la utilidad de todos los consumidores y de los beneficios de todas las empresas; al estar también en equilibrio los mercados de factores, las rentas percibidas por las familias igualan a los precios de los bienes y servicios, los factores y recursos productivos se destinan a su uso más eficiente, aquel en que su rendimiento es más alto, otra cualidad de este "equilibrio general" es que en la distribución de las rentas alcanza un **óptimo paretiano**, teoría que juzga la eficiencia de la distribución y no la equidad de la distribución, una situación de dicho óptimo puede implicar una distribución de la riqueza muy desigual pero tendrá garantizada su eficiencia. En el mundo ideal de la competencia perfecta sin un recurso es más útil para una empresa que para el propietario, la empresa que pueda obtener mayor rentabilidad adquirirá el recurso, es decir, se producirá una redistribución con mejoramiento paretiano y aumento de eficiencia global del sistema.

Existen diversas circunstancias que impiden que los mercados cumplan los requisitos exigidos por el modelo de competencia perfecta. Cuando los agentes que intervienen son pocos, podrán manipular en mayor ó menor medida los precios y las cantidades intercambiadas impidiendo y/ó dificultando el funcionamiento de los mecanismos de la competencia perfecta que garantizarán resultados eficientes, otro requisito del funcionamiento de la libre competencia es la homogeneidad del producto. A finales de siglo XIX la aparición de grandes empresas y de nuevos productos diferenciados puso en evidencia la necesidad de una teoría económica que analizase estas situaciones "desviadas" del sistema de libre competencia dominante. Después de la 2ª. Guerra Mundial un estudioso británico llamado Joan Robinsón (1903-1983) mantuvo que esta nueva generalidad de desviación llamadas "monopolios", más que excepción al caso general de la libre

competencia, eran la regla, y su estudio debía ser la base de partida para la teoría del mercado. Aunque actualmente la visión dominante de los países desarrollados considera la situación de libre competencia como un objetivo que debe de ser perseguido por los gobiernos. Si virtud principal es el estímulo hacia la búsqueda por los empresarios individuales de una mayor eficiencia, la mejora de los productos el abaratamiento de los costos. La mejor forma de eliminar los monopolios consiste en abrir los mercados a la competencia exterior. Uno de los principales éxitos de la integración económica de la Comunidad Europea ha sido el aumento de la competencia entre empresas que antes, en el ámbito nacional, actuaban prácticamente en régimen de monopolio

LOS MONOPOLIOS, podemos empezar por definir el Monopolio LEGAL, en donde se expresa el poder coactivo del Estado el encargado de impedir la competencia por otras empresas, ó podemos decir que es un monopolio legal cuando una empresa es la propietaria de, o controla legalmente, toda la producción de un recurso natural o materia prima esencial para el proceso productivo.

En los mercados de competencia perfecta, la producción de cada empresa es tan pequeña en comparación con el total de la industria que los aumentos o disminuciones en su producción no afectan el precio. El monopolista, por el contrario, tiene que tomar en consideración la forma de la función de demanda²⁷.



Al aumentar la cantidad producida provocará una reducción de los precios que será mayor o menor dependiendo de cuál sea la elasticidad de la demanda²⁸. En la libre competencia la empresa consideraba los precios constantes e iguales a sus ingresos medios, en el monopolio los ingresos medios decrecen al aumentar la cantidad producida. De hecho la curva de ingresos medios (**Im**), coincide con la curva de demanda del mercado (**D**).

²⁷ función de demanda (ver Grafica)

²⁸ definir elasticidad de la demanda

Cada unidad de mas que produzca el monopolista provocará una disminución en el precio de **todas** las unidades que se vendan. Por lo tanto el ingreso marginal (**I**), es decreciente, siempre inferior al ingreso medio e incluso puede llegar a ser negativo, quizá valdrá la pena observar el siguiente cuadro:

COMPARACION MODELO DE LIBRE COMPETENCIA Y MONOPOLIO		
	Libre Competencia	Monopolio
Al aumentar la cantidad producida		
Precios	Constantes	Decrecientes
Ingresos Medios	Constantes Iguales al precio	Decrecientes Iguales al precio
Ingresos Marginales	Constantes Iguales al precio	Decrecientes Menores al precio
y en el Punto de equilibrio		
Costos marginales	igual a Ingresos Medios	igual a Ingresos Marginales
Costos medios	igual al precio	Menores al precio
Beneficios	Normales	Extraordinarios
Cantidad Producida	Maxima eficiencia	Inferior
Precio	Máxima eficiencia	Superior

El monopolio, provoca una pérdida de eficacia global para el sistema ya que al producir menos y venderlos mas caro se están distorsionando todos los restantes mercados. Pero puede existir también otra pérdida de eficiencia cuando la empresa monopolística tiene que dedicar recursos a mantener posición de poder, a desalentar a los posibles competidores, a conseguir la franquicia legal, a sobornar a algún funcionario. Así mismo el monopolista podrá aumentar aún más sus beneficios extraordinarios mediante la **discriminación de precios**, los cuáles pueden ser manejados de 2 formas:

- **Segmentación de mercado;** consiste en cobrar diferentes precios a los consumidores según su posición geográfica o social. Para poder llevarla a cabo tiene que estar garantizada la imposibilidad de los mercados secundarios, es decir, que el consumidor que adquiere el producto a un precio bajo no podrá revenderlo en otra región o a otros consumidores
- **Fijación de precios múltiples;** consiste en fijar precios altos para las primeras unidades adquiridas y precios inferiores cuando la cantidad demandada sea mayor.

Al final de la teoría podríamos decir que de todas maneras no existirá un **MONOPOLIO PURO**, y mejor observaremos el término **PODER DE MONOPOLIO**, el cual se refiere al grado mayor o menos en que una empresa puede influir sobre el precio de su producto. El poder de monopolio depende de la diferencia que haya entre el precio del producto y el costo marginal. Cuando el precio y el costo marginal son iguales el mercado es libre competencia y el poder de monopolio es cero: en ese momento la empresa esta fijando un precio positivo por un bien que si hubiera libre competencia sería gratuito. Otro factor que influye en el poder de monopolio es la elasticidad de la demanda: a menor elasticidad, mayor poder. En el caso de monopolizar un bien cuya demanda fuese totalmente rígida, la empresa podría fijar cualquier precio. La existencia de buenos sustitutos hace a la demanda mas elástica y disminuye el poder de monopolio. Las empresas pueden por tanto aumentar su poder de monopolio disminuyendo la sustituibilidad de su producto o, en otras palabras, diferenciándolo de los de la competencia. La **diferenciación del producto** se consigue mediante pequeñas modificaciones en el diseño, los complementos, la financiación y sobre todo mediante técnicas publicitarias. El resultado es un tipo de mercado que se llama **Competencia Monopolística**

EL DUOPOLIO DE LA TEORÍA DE JUEGOS; el término de **OLIGOPOLIO** se hace presente cuando vemos que los resultados de ciertas empresas (dos por lo general) dependen no solo de su decisión sino de la decisión de las empresas competidoras. El problema por tanto para los empresarios implicará una elección estratégica.

Para este caso pondré un ejemplo en el mercado de la aviación nacional , del cuál supondremos 2 empresas Aerovías de México y Mexicana de Aviación, dichas empresas constituyen un dúopolio nacional (no aceptado, subjetivo, o virtual²⁹), cuando llega la época temporada del año en que existen rebajas de precios como lo es el mes de enero, ambas empresas acostumbran a realizar inversiones en publicidad muy altas, en este año se han puesto de acuerdo (con la justificación de sinergias) y deciden no hacer publicidad, por lo que cada una si es que cumple el acuerdo, podría obtener beneficio por temporada de N millones (100%), sin embargo una de ellas puede preparar en secreto su campaña publicitaria y lanzarla en el ultimo momento con lo que conseguirá atraer a todos los consumidores teniendo beneficios por sobre 150% de los esperado, haciendo que la empresa competidora pierda 50% del beneficio esperado.

Las empresas se encuentran en la situación de decidir cual estrategia tomar

Matriz de Pagos

Matriz de Pagos		<u>Mexicana de Aviación</u>	
		Cooperar	Traicionar
<u>Aerovías de México</u>	Cooperar	50 , 50	-25 , 75
	Traicionar	75, - 25	0 , 0

Matriz de Pagos (Dilema del prisionero)

La decisión de adoptar cualquier estrategia ya sea cooperar o traicionar estará en función del pensamiento de cada una de las empresas, pero se ¿deberá de pensar así?, pensando que la estrategia correrá por parte de Mexicana de Aviación, se deberá denotar como sigue;

²⁹ como veremos adelante el que los veamos como un ejemplo de dúopolio no significa que su esencia este ahí, sino que para fines de verificación del ejemplo propio de este trabajo podremos usarlos, para esto recomendaré observar el apartado de Legislación actual y veredicto de la CFC (Comisión Federal de Competencia)

“..Si Aerovías de México no hace publicidad, a nosotros lo que más nos conviene es traicionar el acuerdo, pero si ellos son los primeros en traicionar, a nosotros también nos convendrá hacerlo. Sea cual sea la estrategia adoptada por nuestros competidores, lo que más nos conviene es traicionarles”., dicho razonamiento es seguro que esté sucediendo a la inversa en Aerovías de México, como consecuencia del razonamiento ambos se traicionarán entre sí obtendrán resultados peores que si hubieran mantenido el acuerdo, para este efecto la casilla de la matriz de pagos marcada con asteriscos (**) es o será la única solución estable, a esto se le denomina **punto de equilibrio de Nash**³⁰,

Matriz de Pagos			
AEROMEXICO Aerovias de México		MEXICANA Mexicana de Aviación	
		Cooperar	Traicionar
		Cooperar	20. - 20-
Traicionar	10. - 40.	30.- 30.	

Por otro lado si las empresas se enredan en una guerra de precios, haciendo cada vez mayores rebajas, ambas sufrirán importantes pérdidas, el acuerdo menciona que ambos no harán aumentos de las comisiones de ventas de las agencias de viajes en lo cuál estimarán ganar N millones (100%). Si una de ellas incumpliendo el acuerdo, hace en solitario un pequeño aumento, podrá obtener un beneficio de 150% mientras que la otra perderá muchos clientes quedándose sin beneficios ni pérdidas

Matriz de Pagos

Matriz de Pagos			
AEROMEXICO Aerovias de México		MEXICANA Mexicana de Aviación	
		Cooperar	Traicionar
		Cooperar	50-50
Traicionar	75-0	.-25-25	

Si al igual que el anterior sustituimos dicha estrategia por el orden de preferencia obtendremos una matriz llamada Gallina ó Halcón-Paloma.

Matriz de Pagos			
AEROMEXICO Aerovias de México		MEXICANA Mexicana de Aviación	
		Cooperar	Traicionar
		Cooperar	20. - 20-
Traicionar	10. - 30.	40.- 40.	

³⁰ aunque este razonamiento esta en contra del pensamiento clásico (Adam Smith) que al contrario del dilema del prisionero que dice que los agentes actúan buscando de forma racional su propio interés, en el caso de Smith una “mano invisible” les conducirá a un resultado socialmente indeseable

Aquí el razonamiento de las empresas será ahora diferente diciendo; "si nuestros competidores cooperan, lo que más nos interesa es traicionarles, pero si ellos nos traicionan será preferible que nos mostremos cooperativos en vez de enredarnos en una guerra de precios. Hagan lo que hagan ellos, nos interesará hacer lo contrario"

Podemos decir de lo anterior que en casi todos los modelos, sea cual sea la forma de la matriz, el protocolo o reglas del juego influirán mucho en la solución. Además del orden de intervención de los jugadores, habrá que tener en cuenta si el juego se realiza una sola vez o si se repite cierto número de veces, la información de que disponen en cada momento, el número de jugadores que intervienen y la posibilidad de formar coaliciones e.t.c.

OLIGOPOLIO; podemos decir que cuando estamos en un mercado que es atendido por un reducido número de productores, estamos ante un Oligopolio. Se llamará **oligopolio de demanda** a los mercados con pocos compradores y **oligopolio bilateral** a los formados por pocos productores y pocos demandantes, el problema del oligopolista es muy diferente de los demás tipos de empresario. En los mercados en libre competencia ningún competidor puede influir sobre los resultados de otra empresa por no tener fuerza suficiente para modificar los precios. En el caso del monopolio no existen competidores a los que se pueda molestar, pero en el oligopolio, los competidores pueden fastidiar mucho. Cualquier oligopolista puede influir sobre los beneficios de sus competidores. Los esfuerzos por mejorar los resultados propios provocan inexorablemente el deterioro de los resultados ajenos.

Los problemas de los empresarios oligopolistas tienen 2 tipos de soluciones; con o son colusión. Se llama **Colusión** a cualquier acuerdo que restrinja la lucha competitiva entre empresas. La forma máxima de colusión, la que maximiza los beneficios de los oligopolistas es el **cártel**, un acuerdo entre todos los productores e la industria que puede tomar dos formas;

Competencia sin precios; cada empresa trata de mejorar la calidad, la presentación o cualquier otro factor, pero respetando el precio conjunto acordado

Reparto de cuotas o mercados; a cada empresa se le asigna bien un área donde vender, bien una producción máxima que no puede sobrepasar.

En ambos casos de hecho esto se convierte en un situación de monopolio, los beneficios serán máximos y se producirá pérdida de eficiencia. En este tipo de modelo no es tan fácil ponerse de acuerdo como los pensó en su momento Adam Smith. Por ejemplo si el acuerdo consiste en el reparto de cuotas, ninguna empresa quedará satisfecha con la que se le asigne, todas querrán producir más. Si lo que se intenta es fijar un precio común, las empresas más eficientes, las que dispongan de tecnología avanzada que les permita producir a un menor costo, presionarán para que el precio sea bajo, mientras que mas menos eficientes serán partidarias de un precio alto. Debido a la dificultad de esas negociaciones, una vez que se haya llegado a un acuerdo aparecerá cierta rigidez, habrá dificultad en cambiar los acuerdos para adaptarse a las condiciones cambiantes del mercado. Otra dificultad adicional proviene de que la legislación de muchos países prohíbe las prácticas colusorias y en ocasiones se ha podido demostrar y castigar a algunos industriales por realizar propuestas o presiones de este tipo.

El liderazgo de precios está considerado como la mejor alternativa de este tipo de modelos de mercado, además de que es una situación muy común del mundo de los negocios. Cuando existe una empresa líder en

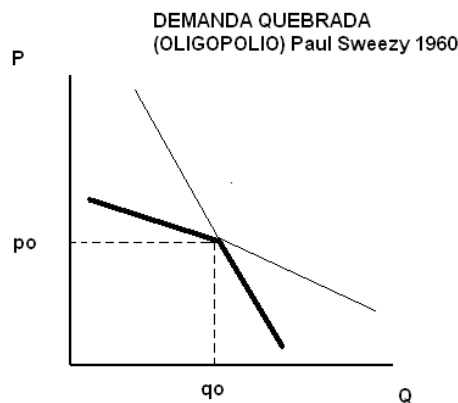
el mercado, fija el precio y las condiciones de la oferta que son aceptados por todos los demás sin necesidad de negociaciones, para este efecto se puede considerar 3 tipos de empresas

- La empresa dominante
- La que disfrute de los costos más bajos por disponer de la tecnología más avanzada
- La que goce de prestigio y respeto social

En cualquier caso los acuerdos colusorios son siempre inestables y frágiles ya que si alguno de los miembros traiciona a los demás puede obtener con ello grandes beneficios.

APLICACIÓN DE LA TEORÍA AL MERCADO NACIONAL

Ya hemos notado con claridad el tipo de modelo en el mercado, en base a todo lo anterior expuesto trataremos de visualizar como caso práctico el modelo de mercado en México, mismo que seguramente arrojará datos curiosos sobre como las políticas de estrategia de las compañías involucradas sugieren un juego demasiado cabalístico, para entrar el caso práctico me gustaría revisar primero el argumento de la **demanda quebrada** mismo que servirá para explicar la estabilidad del precio en el oligopolio. Si un oligopolista disminuye su precio, los demás competidores actuarán de la misma forma por lo que el primero no conseguirá aumentar sensiblemente sus ventas: para precios menores del establecido la demanda resulta inelástica. En cambio si trata de aumentar los precios, los restantes oligopolistas no le seguirán por lo que las ventas disminuirán fuertemente: la demanda por precios superiores al establecido es muy elástica. El diferente comportamiento de la demanda a ambos lados del precio establecido confluyen en el sentido de mantenerlos estable. Esta explicación fue propuesta por el economista Paul Sweezy en 1960 (ver Grafica)



Con todo lo anterior ya mostrado podemos concluir diciendo que el mercado de la aviación en México por posicionamiento, por agentes del mismo mercado, así como los estudios dados el modelo estará establecido como un **OLIGOPOLIO DE DEMANDA**, en la búsqueda de la asimetría o si esto fuera mejor para los proveedores de servicio creo que el monopolio sería aun mejor. Ahora el motivo de haber establecido el modelo estará en función de entender mejor la demanda de servicios, tratando de hacer una revisión de la demanda en este modelos y la derivación de algunas implicaciones políticas respecto a la efectividad y a los límites de tales acuerdos. Siendo importante entender el principal problema del Como y hasta qué punto esto influye en el bienestar de los proveedores, consumidores y sociedad en general, mi primera aproximación será la indicación de que existen varios factores implicados como;

- Tipos de competencia (precios y cantidades)
- Naturaleza de la Incertidumbre (común o privada)
- Naturaleza de los Bienes o Servicios (sustitutivos o complementarios)
- Número de empresas

Los estudios recientes coinciden en que el consumidor promedio es sensible al precio, y una baja de 10% del precio eleva el volumen en 14%, en donde algunas estimaciones proponen que esta sensibilidad puede reflejarse en hasta un 40%

Por otro lado vemos en el ensayo de la Cámara de Diputados denominado "La conformación del mercado aéreo nacional y la situación actual del transporte y la infraestructura aérea en México" se hace expreso lo siguiente que hace concordancia con mis apreciaciones anteriores y cuestiona ¿cuál sería la mejor estructura de mercado que México debe adoptar?, se pueden definir ciertas combinaciones de los factores propios del análisis como son la competencia y la integración, es a partir de esta combinación que se pueden llegar a proponer estructuras varias de mercado como son:

1. sector competitivo e integrado totalmente
2. sector competitivo e integrado parcialmente
3. sector competitivo en autarquía
4. monopolio nacional integrado totalmente
5. monopolio nacional integrado parcialmente ó
6. monopolio nacional en autarquía

a continuación reorganizaré las propuestas de estructura de mercado sobre las bases ya conocidas históricas y que han sido ya plasmadas en este trabajo, y aunque, pareciendo redundante quizá para efectos de ejemplificar sean útiles y sirvan de apoyo en la comprensión de este trabajo.

Estructura de mercados competitivos vs mercados monopólicos;

1. sector competitivo e integrado totalmente

Es decir, un mercado competitivo internamente que permita más de una firma nacional que compita al interior del país, y que, adicionalmente, permita que las firmas extranjeras realicen prácticas de cabotaje y, además, puedan invertir en el subsector aéreo.

2. sector competitivo e integrado parcialmente

Este sería uno tal, que se permita que más de una firma nacional compitan al interior del país, y que, adicionalmente las firmas extranjeras puedan ofrecer una de estas 2 opciones:

- a) servicio de cabotaje
- b) puedan invertir en el subsector

3. sector competitivo en autarquía

Será donde más de una firma nacional competirá al interior del país, sin permitir que firmas extranjeras ofrezcan servicios de cabotaje ni que puedan invertir en el subsector

4. monopolio nacional integrado totalmente

Será donde exista solamente una firma nacional, y adicionalmente, diversas firmas extranjeras que ofrecerían el servicio de cabotaje e invertirían y puedan invertir dentro del sector.

5. monopolio nacional integrado parcialmente

Este existirá con una sola firma nacional, y adicionalmente, las firmas extranjeras ofrezcan una de estas 2 opciones:

- a) servicio de cabotaje
- b) puedan invertir en el subsector

6. monopolio nacional en autarquía

Existirá solo una firma nacional, sin permitir que las firmas extranjeras ofrezcan servicios de cabotaje, ni que puedan invertir en el subsector.

Cuadro No. 1 Efectos de las modalidades de mercado del sector aéreo						
MERCADO COMPETITIVO			MERCADO MONOPOLICO			
Mercado 1	Mercado 2	Mercado 3	Mercado 4	Mercado 5	Mercado 6	
Sector competitivo integrado totalmente	Sector competitivo integrado parcialmente	Sector competitivo en autarquía	Monopolio nacional integrado totalmente	Monopolio nacional integrado parcialmente	Monopolio nacional en autarquía	
1. Competencia	Las firmas nacionales enfrentarían una fuerte competencia por el servicio de cabotaje debido a la llegada de empresas extranjeras.	Se incrementaría la competencia si las firmas extranjeras pudieran competir con las nacionales por el servicio de cabotaje.	La competencia no se incrementaría en grandes proporciones puesto que las firmas nacionales no competirían con las extranjeras por el servicio de cabotaje.	Se incrementaría la competencia porque el monopolio nacional tendría que compartir con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.	Se incrementaría la competencia si el monopolio nacional tuviera que competir con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.	No habría mayor competencia porque el monopolio nacional no tiene que competir con firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.
2. Oferta	La llegada de empresas extranjeras incrementaría la oferta de vuelos e infraestructura del sector aéreo nacional.	La oferta de vuelos internos aumentaría si las firmas nacionales tuvieran que competir con las empresas extranjeras por servicio de cabotaje.	No se incrementaría la oferta de vuelos nacionales en grandes proporciones porque las firmas nacionales no compiten con las extranjeras por el servicio de cabotaje.	Se incrementaría la oferta de vuelos nacionales porque el monopolio interno y las firmas extranjeras ofrecerían vuelos en servicio de cabotaje.	Se incrementaría la oferta de vuelos nacionales si las firmas extranjeras pudieran ofrecer vuelos en servicio de cabotaje.	No se incrementaría la oferta de vuelos nacionales porque únicamente los ofrecería el monopolio nacional.
3. Tarifas	La mayor competencia de las firmas nacionales y la llegada de las empresas extranjeras reducirían las tarifas de los vuelos nacionales.	Las tarifas se reducirían si las firmas nacionales tuvieran que competir con las extranjeras por el servicio de cabotaje.	Las tarifas no se reducirían significativamente porque las firmas nacionales no tendrían que competir con las extranjeras por el servicio de cabotaje.	Las tarifas se reducirían porque el monopolio nacional tendría que competir con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.	Las tarifas se reducirían si el monopolio nacional tuviera que competir con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.	Las tarifas no se reducirían porque el monopolio nacional no competiría con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.

4. Demanda	La demanda aumentaría por la reducción de las tarifas.	La demanda aumentaría si existiera una reducción en las tarifas provocado por la llegada de firmas extranjeras que competirían por el servicio de cabotaje.	La demanda no aumentaría significativamente porque las tarifas no tendrían una drástica reducción.	La demanda aumentaría porque las tarifas se reducirían como producto de la mayor competencia entre el monopolio nacional y las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.	La demanda aumentaría si las tarifas se redujeran, por lo cual, el monopolio nacional tendría que competir con firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.	La demanda no aumentaría porque las tarifas no disminuirían porque el monopolio nacional no competiría con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.
5. Calidad en el servicio	Mejoraría en la calidad de los servicios por la disputa de clientes entre las firmas nacionales y extranjeras por el servicio de cabotaje.	Mejoraría la calidad del servicio si las firmas nacionales competirían con las extranjeras por el servicio de cabotaje.	Mejoraría la calidad del servicio en poca proporción porque la firma nacional no competiría con las extranjeras por el servicio de cabotaje.	Mejoraría la calidad del servicio porque el monopolio nacional competiría con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.	Mejoraría la calidad del servicio si el monopolio nacional competiera con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.	No mejoraría la calidad del servicio porque el monopolio nacional no compete con las firmas extranjeras por el servicio de cabotaje.
Fuente: Elaborado por la División de Economía y Comercio. SIA. SIID.						

Cuadro No. 2 Efecto multiplicador de las modalidades de mercado del sector aéreo					
MERCADO COMPETITIVO			MERCADO MONOPOLICO		
Mercado 1	Mercado 2	Mercado 3	Mercado 4	Mercado 5	Mercado 6
Sector competitivo integrado totalmente	Sector competitivo integrado parcialmente	Sector competitivo en autarquía	Monopolio nacional integrado totalmente	Monopolio nacional integrado parcialmente	Monopolio nacional en autarquía

Empleo y Salarios	Se incrementaría en el empleo y los salarios porque las firmas nacionales y extranjeras invertirán en el subsector.	Incremento en el empleo y los salarios si las firmas nacionales y extranjeras pudieran invertir en el subsector.	Incremento en el empleo y los salarios en poca proporción porque las firmas extranjeras no podrían invertir en el subsector.	Incremento en el empleo y los salarios debido a la inversión del monopolio nacional y las firmas extranjeras en el subsector.	Incremento en el empleo y los salarios si las firmas extranjeras pudieran invertir en el subsector.	No habría aumento del empleo ni del salario porque las firmas extranjeras no invertirían en el subsector.
Fuente: Elaborado por la División de Economía y Comercio, SIA, SIID.						

Vale la pena señalar que es precisamente la condición de la industria tal que en el marco jurídico establece la ley General de Vías de Comunicación en su Capítulo VII, Art. 56 una muestra a algunas preocupaciones por evitar la falta de competitividad, tal y como se adjunta el extracto de la Ley, sin embargo para la SCT siempre ha sido difícil controlar lo que ofertan las aerolíneas ya que existe diversidad de condiciones, precios y/o tarifas así como restricciones, de tal forma que el control en este sentido no deje de ser solamente un supuesto utópico, esto mismo estaría basado en el capítulo VIII (DE LAS TARIFAS) de la Ley de Aviación Civil, en donde se permite la libre fijación

Ley General de Vías de Comunicación

"Artículo 56.- Cuando para un servicio determinado fueren aplicables diversas tarifas de una misma empresa, ésta tendrá la obligación de combinarlas, si la combinación resultare más ventajosa para el público, que la aplicación aislada de una de ellas.

Se exceptúan de esta disposición las tarifas de competencia entre dos puntos determinados, cuya combinación con otras tarifas será potestativa para las empresas, debiendo en estos casos expresarse en la propia tarifa de competencia, si es o no combinable.

En todo caso, ya sea que las tarifas sigan rigiendo aisladamente o que se hubieren combinado conforme a lo dispuesto en este artículo, se aplicará aquella tarifa o combinación de tarifas que resulte más favorable para el público.

ARTICULO 57.- Las empresas estarán obligadas a aplicar las tarifas sin variación alguna. Quedan, en consecuencia,

Prohibidos:

I.- Todos los actos o contratos por los que se conceda directo o indirectamente a una o más personas, ya sea un precio menor que el autorizado en la tarifa, ya sean condiciones distintas de las que ésta establece;

II.- La devolución de todo o de parte del precio cobrado, cuando tienda a reducir las cuotas de las tarifas, aun cuando no se haga directamente a los interesados, sino a personas que puedan considerarse como intermediarias ya sean agentes, comisionistas, etc; y...."

Ley de Aviación Civil

"Artículo 42, los concesionarios o permisionarios. Fijarán, libremente la tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia

Las tarifas deberán de registrarse ante la Secretaria (SCT) de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría (SCT) de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los Usuarios....”

➤ LA COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA Y SU VEREDICTO

ANTECEDENTES Y MARCO LEGAL

La pérdida de eficacia social provocada por los monopolios impulsó a los Estados, y desde el siglo pasado, ha establecer reglamentaciones comerciales para la represión de las prácticas restrictivas de la libre competencia. Ese tipo de normativa no cesa de aumentar incorporándose incluso a los tratados internacionales de integración económica como el CEE. Sin embargo la práctica de los gobiernos parece contradecir el espíritu de esa normativa, algunos monopolios ofrecen también una serie de ventajas, difunden ciertos efectos sociales beneficiosos, por lo que son consentidos e incluso promocionados y protegidos por los gobiernos. Por poner un ejemplo, la monopolización de patentes industriales se da como una forma de estimular la investigación y el progreso tecnológico. El gobierno puede estar interesado en controlar algunos productos, e.t.c.

La preocupación por los acuerdos que restringen la competencia surge por primera vez en EE.UU alrededor de 1920 y está íntimamente relacionada con la reorientación de los objetivos de las cámaras de comercio (trade associations)³¹, por otro lado en la Unión Europea existen también multitud de casos de cámaras de comercio que establecían acuerdos de intercambio de información entre sus miembros y que han sido sancionados por las autoridades antimonopolio.

Es precisamente este momento en que vale la pena introducir a la Comisión Federal de Competencia (CFC), para lo cual tendremos que entender su presencia, su misión, el marco legal y la normatividad, misma que ayudarán a tratar de analizar la situación de la industria en México:

Misión: Proteger el proceso de competencia y libre concurrencia mediante la prevención y eliminación de prácticas monopólicas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, para contribuir al bienestar de la sociedad.

La CFC tiene su sustento legal en el Art. 28 de la constitución Política de los Estados Unidos Mexicano que dice

“En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria

En consecuencia, la ley castigará severamente, y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tenga por objeto obtener el alza de los precios; todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre

³¹ dichas cámaras tuvieron su gran boom en EE.UU. en los años comprendidos entre 1870-1880 y eran básicamente organizaciones tipo cártel, surgida en respuesta a la depresión de los años setenta y cuyo objetivo básico era la de combatir la caída de precios y controlar la producción

concurrencia o la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social.

Las leyes fijarán bases para que se señalen precios máximos a los artículos, materias o productos que se consideren necesarios para la economía nacional o el consumo popular, así como para imponer modalidades a la organización de la distribución de estos artículos, materias o productos, a fin de evitar que intermediaciones innecesarias o excesivas provoquen insuficiencia en el abasto, así como en el alza de los precios. La ley protegerá a los consumidores y propiciará su organización para el mejor cuidado de sus intereses.

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado contará con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario donde, de acuerdo con las leyes, participe por sí o con los sectores social y privado.

El Estado tendrá un banco central que será autónomo en el ejercicio de sus funciones y en su administración. Su objetivo prioritario será procurar la estabilidad del poder adquisitivo de la moneda nacional, fortaleciendo con ello la rectoría del desarrollo nacional que corresponde al Estado. Ninguna autoridad podrá ordenar al banco conceder financiamiento.

No constituyen monopolios las funciones que el estado ejerza de manera exclusiva, a través del banco central en las áreas estratégicas de acuñación de moneda y emisión de billetes. El banco central, en los términos que establezcan las leyes y con la intervención que corresponda a las autoridades competentes, regulará los cambios, así como la intermediación y los servicios financieros, contando con las atribuciones de la autoridad necesarias para llevar a cabo dicha regulación y proveer a su observancia. La conducción del banco estará a cargo de personas cuya designación será hecha por el Presidente de la República con la aprobación de la Cámara de Senadores o de la Comisión Permanente, en su caso; desempeñarán su encargo por periodos cuya duración y escalonamiento provean al ejercicio autónomo de sus funciones; sólo podrán ser removidas por causa grave y no podrán tener ningún otro empleo, cargo o comisión, con excepción de aquellos en que actúen en representación del banco y de los no remunerados en asociaciones docentes, científicas, culturales o de beneficencia. Las personas encargadas de la conducción del banco central, podrán ser sujeto de juicio político conforme a lo dispuesto por el artículo 110 de esta Constitución.

No constituyen monopolios las asociaciones de trabajadores formadas para proteger sus propios intereses y las asociaciones o sociedades cooperativas de productores para que, en defensa de sus intereses o del interés general, vendan directamente en los mercados extranjeros los productos nacionales o industriales que sean la principal fuente de riqueza de la región en que se produzcan o que no sean artículos de primera

necesidad, siempre que dichas asociaciones estén bajo vigilancia o amparo del Gobierno Federal o de los estados, y previa autorización que al efecto se obtenga de las legislaturas respectivas en cada caso. Las mismas legislaturas, por sí o a propuesta del Ejecutivo, podrán derogar, cuando así lo exijan las necesidades públicas, las autorizaciones concedidas para la formación de las asociaciones de que se trata.

Tampoco constituyen monopolios los privilegios que por determinado tiempo se concedan a los autores y artistas para la producción de sus obras y los que para el uso exclusivo de sus inventos, se otorguen a los inventores y perfeccionadores de alguna mejora.

El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.

La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante la ley.

Se podrán otorgar subsidios a actividades prioritarias, cuando sean generales, de carácter temporal y no afecten sustancialmente las finanzas de la Nación. El Estado vigilará su aplicación y evaluará los resultados de ésta."

CASO DE ESTUDIO

En atención a la consulta de los principales accionistas de *Cintra*, respecto de la posibilidad de enajenar las aerolíneas, sin limitaciones para su operación ni para su venta, la CFC determinó que de venderse las empresas conjuntamente, el agente económico resultante tendría el poder para fijar unilateralmente precios e impedir la entrada o desplazar indebidamente a competidores del mercado.

En virtud de que, tanto la Constitución como la LFCE prohíben la concentración descrita, la *Comisión* resolvió que la venta de las líneas aéreas debe realizarse por separado, restableciendo así la competencia en el mercado nacional de aerotransporte comercial de pasajeros y carga.

En 1995, y dada la precaria situación económica por la que atravesaban *Aeroméxico* y *Mexicana*, la CFC autorizó la creación de *Cintra* como vehículo financiero temporal que permitiera: el saneamiento y la sobrevivencia de las aerolíneas mediante la capitalización de su deuda con un grupo de bancos nacionales; su fortalecimiento con inversiones adicionales, y, una vez restablecida su viabilidad financiera y operativa, la venta de las empresas, por separado.

La *Comisión* condicionó su autorización a la aceptación y observancia estricta de una serie de medidas que permitieran la menor afectación del proceso de competencia. Entre las condiciones impuestas destaca la prohibición de fusionar la operación o la administración de *Aeroméxico* y *Mexicana*.

La existencia temporal de *Cintra* fue exitosa. Hoy, la situación de las líneas aéreas es muy distinta. Ambas son financieramente sólidas, cuentan con alianzas internacionales sumamente atractivas y presentan buenas oportunidades de negocios.

La separación de las aerolíneas no sólo es factible, sino que es congruente con una visión de largo plazo de la industria, que tiene como objetivo la disponibilidad de un transporte aéreo, seguro, eficaz y accesible para un número creciente de usuarios en el territorio nacional.

Al ser más competitiva, la aviación tendrá un mayor desarrollo, se abatirán sus costos y mejorará la provisión de sus servicios. Ello contribuirá de manera importante a impulsar la actividad económica y la generación de empleos en el país, toda vez que, en el contexto de apertura económica e integración internacional prevaleciente en el mundo, el desarrollo de las comunicaciones y del transporte es de gran importancia. Cabe destacar que, a medida que la industria se vuelva más competitiva, crecerá el número de empleados en el sector.

La CFC considera que la consolidación de una empresa dominante en la aviación comercial sería contraria a los intereses del público usuario, y que la misma constituiría un obstáculo para el desarrollo del transporte aéreo y, en general, del crecimiento económico del país.

Si *Cintra* se consolidara de manera permanente como controladora de *Aeroméxico* y *Mexicana*, tendría la capacidad de fijar unilateralmente las tarifas aéreas en la mayoría de las rutas nacionales. A la larga, sería difícil evitar que dichas tarifas se situaran en niveles más elevados que lo justo y que las frecuencias de vuelos fueran menores. La controladora tendría pocos incentivos para ofrecer un mejor servicio a los pasajeros y, por su tamaño en el ámbito nacional, estaría en posibilidad de desplazar indebidamente a sus competidores e impedir la entrada de nuevas empresas al mercado, protegido, además, de la competencia de empresas del exterior.

La resolución de la CFC tiene como base el análisis riguroso de todas las posibles opciones de venta y la consideración de todos sus aspectos legales, económicos y sociales, así como de los estratégicos.

Sobre el crecimiento del mercado

La experiencia nacional e internacional en la industria de la aviación muestra claramente que una mayor competencia en el mercado representa un fuerte incentivo para reducir costos y ofrecer mejores tarifas. A su vez, una reducción en las tarifas en términos reales elevaría sustancialmente el volumen de pasajeros.

En cambio, cuando hay una sola empresa en el mercado, existen fuertes incentivos para que, tarde o temprano, ésta fije y mantenga precios elevados a costa de los usuarios, lo que restringe los niveles de producción o la provisión de servicios de que se trate.

El crecimiento del mercado tiene gran importancia para el país. Cabe señalar que, actualmente, la utilización del transporte aéreo en el territorio nacional es sumamente reducida: apenas el uno por ciento del total de pasajeros transportados.

Asimismo, es importante destacar que una mayor competencia en los servicios de transporte aéreo favorece los intereses de los trabajadores del sector, ya que al incrementarse el volumen de pasajeros aumenta necesariamente la demanda de personal y, con ello, la generación de empleos mejor remunerados.

Con esto sería sensato pensar que tendría que existir regulación al respecto de los participantes de los mercados, sin embargo la cuestionante a la constitucionalidad de este derecho a la regulación, jurídicamente la viene a imponer el gobierno con la **Ley Federal de Competencia**, aunque el fin de este apartado no se refiere a analizar la ley, pero si valdrá la pena resaltar algunas de las cualidades

LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Según el análisis hecho por la CFC al respecto del objeto de análisis llamado CINTRA quizá valga la pena antes de comprender como es que la CFC intervino en la industria de la aviación particularmente el caso de CINTRA, y observar algunas figuras numéricas ilustrativas.

En 1994 la participación de CINTRA en la industria, a través de sus 2 mayores representantes fue de 74%, obteniendo un 42 % Aeromexico y un 32% Mexicana de Aviación, lo cual ya de por si es representativo, para el primer semestre de 1997 la participación de CINTRA en el mercado era de 81% con un 45% de Aeromexico y un 36% de Mexicana, ya en riesgo el mercado es que se toman las decisiones de hacer análisis.

Para el año 2002 se consideraron derivado del análisis de la CFC que de un total de 4,706 rutas disponibles, 3,445 están en una situación de monopolio, es decir el 73%, 1,056 están en una situación de duopolio, es decir el 22.4% y solo 177 están disponibles bajo la libre competencia por una o varias compañías aéreas.³²

Así mismo para entender con mayor claridad este concepto creo necesario tratar de comprender el contexto de la Ley Federal de Competencia, la cual enmarca la legislación.

Dentro del Capítulo I "disposiciones generales" de dicha Ley encontraremos que esta tiene su base en el Art. 28 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos sobre el tema de competencia económica, monopolios y libre concurrencia, dicho Artículo es aplicable para cualquier actividad económica y sobre todo el territorio Nacional, es decir, en la República Mexicana., la Ley también habla de los monopolios y prácticas monopólicas (Cap.II), de las concentraciones (Cap.III), de la Comisión Federal de Competencia (Cap. IV)

Sin ser necesario precisar cuáles artículos disponen lo que tratamos de explicar trataré de resumir dicha Ley (para efectos de consulta, toda la Ley estará visible en el glosario de términos), como mencionaba anteriormente dicha Ley, establece sus lineamientos en lo siguiente, de acuerdo al tema de estudio el enfoque estará dado sobre los artículos I, II, IV:

- Proteger el proceso de competencia, dentro de la producción, procesamiento, distribución y comercialización de bienes y servicios
- Prevención y/o eliminación de monopolios
- Son sujetos de revisión cualquiera de los agentes económicos
- Existirán excepciones sobre algunas funciones específicas de la actividad federal del gobierno. Excepciones también sobre las asociaciones , excepción sobre los derechos de autor, patentes, e.t.c., existirán excepciones sobre cooperativas y/o productores cuyos productos se vendan directamente en el extranjero

³² Fuente; Report from the Nordic Competition Authorities No. 1/2002

- Dicha Ley determinara precios cuando el mercado este distorsionado y exista insuficiencia de abasto o bien de otorgamiento de servicio.
- Impedimento de ventajas de la competencia, al grado de eliminar del mercado a los agentes que lo provoquen
- Comprobación de la violación y sanción de los agentes económicos
- Supervisión de las sanciones a los agentes, y supervisión de las actividades de todos los agentes económicos
- Dicha supervisión, sanción y corrección estará dada por la Comisión Federal de Competencia, con atribuciones adicionales de prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas y las concentraciones

Se entiende que la aparición de la imagen de la CFC dentro del contexto de la industria aérea esta denotado sobre las atribuciones de la misma, sin embargo será tema de este trabajo tratar de entender si dichas atribuciones han sido honradas por parte de dicha comisión, por lo tanto expondré las ya mencionadas que son:

- Investigar la existencia de monopolios, estancos, prácticas o concentraciones prohibitivas definidas por la Ley Federal de Competencia.
- Requerir documentación de los agentes económicos sobre el tema a auditar
- Establecer mecanismos de coordinación para el combate y prevención no solo de monopolios, concentraciones, e.t.c. sino también de prácticas ilícitas
- Resolver los casos de su competencia, y sancionar administrativamente el quebrantamiento de la ley que le da lugar, denuncia las conductas no solo de falta sino delictivas
- Opinar sobre ajuste de programas federales, cuando sus efectos sean los de distorsionar y/o restringir al mercado, a la libre competencia o a la competencia, así mismo también podrá opinar en cuanto a las adecuaciones de los proyectos de Ley que el ejecutivo solicite sean criticados.
- En conclusión opinar sobre adecuaciones, Leyes, reglamentos, acuerdos, circulares, actos administrativos que sobre competencia y libre competencia tengan efectos

Más adelante regresaremos a las obligaciones administrativas que la CFC también tenga que cumplir, por ahora enfocaremos las conclusiones de la misma, dentro del capítulo V "Del Procedimiento" señala precisamente el paso a paso de las conclusiones de la CFC, el método de investigación y el método de verificar, el capítulo VI enmarca las sanciones, pero concentrémonos en el capítulo V, para lo cual quisiera referenciar algunos elementos más significativos del mismo:

- El procedimiento se inicia de Oficio o a petición de las partes
- Requerirá los elementos necesarios de investigación, manteniendo confidencialidad de los mismos. Estando sujetos a responsabilidad de divulgación de la información los servidores públicos.
- Se notificará al responsable al respecto de la investigación
- El emplazado tendrá 30 días naturales para manifestar lo que a derecho le convenga, adjuntando las respectivas pruebas
- Después de desahogadas las pruebas la CFC tendrá 30 días para formular los alegatos verbales o por escrito
- Se integrará el expediente, por lo que la CFC tendrá 60 días para dictar resolución.

Otro elemento que me gustaría revisar sobre la misma Ley, es el capítulo VII "Del recurso de Reconsideración", el cual puntualiza algunos elementos importantes como:

- Poder interponer dicho recurso ante cualquier resolución de la CFC, con el motivo de revocar, modificar o confirmar la resolución reclamada
- Cuando se interpone el recurso, la resolución original impugnada suspenderá ejecución, con excepción en el Art 35 de la Ley

Una vez que hemos entendido los fundamentos de la normatividad de la CFC, pasaremos a entender el VEREDICTO con respecto al caso de duopolio en el mercado del transporte aéreo en México, y menciono duopolio derivado del análisis teórico anterior a este apartado, el veredicto se cierce sobre el caso Aerovías de México y Mexicana de Aviación (AM-MX respectivamente) según el informe presentado en Abril de 2002 por el titular de la CFC EL Dr. Fernando Sánchez Ugarte, a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes del Senado de la República y la Cámara de Diputados sobre el caso de CINTRA, en donde trataré de visualizarlos en resumidas cuentas de la siguiente forma:

Motivación y Resolución

Dentro de la motivación se establece que el pleno de la CFC permitió la creación de CINTRA, como una tenedora accionaria hasta el logro de objetivos, y que estaba condicionado para evitar abusos de mercado, la motivación a dicho veredicto estuvo basado en la solicitud de los propietarios de CINTRA así como de las acciones sobre la "venta de la empresa", conforme a las disposiciones de la LCFE (Ley Federal de Competencia Económica) se resolvió que AEROMEXICO Y MEXICANA deben venderse por separado a compradores independientes.

Análisis de la Comisión Federal de Competencia

La CFC decidió valorar si CINTRA cumplió los objetivos para lo que fue autorizada, así como determinar las condiciones de mercado resultantes de las opciones de venta planteadas, conjuntamente o por separado.

Resultado del Análisis

CINTRA cumplió el objetivo para el que fue creada: recuperar la viabilidad de Aeromexico y Mexicana, la venta conjunta generaría una sola empresa privada, con amplio poder de mercado, violatorio de la ley, la venta de las empresas por separado, e congruente con la ley, la política aeronáutica de México y con el objetivo de la política de competencia en el contexto del beneficio social. Ya que como decíamos y cualificábamos al mercado mexicano como monopólico, el mercado aéreo nacional está cerrado a la competencia externa, la inversión externa tiene un límite legal de 25% de participación directa, existen elevadas inversiones, mano de obra de alta calificación, y barreras normativas.

La CFC pretendió que con su análisis y veredicto se fomentará el mercado con beneficios a los consumidores como:

- Menores precios
- Mayor oferta de destinos, de asientos, de opciones de vuelo y precios, así como compensaciones
- Mayor calidad en trato, atención y respeto a las necesidades y preferencias del pasajero, y mejor defensa en el caso de sobreventa de boletos

Nota: esto atiende a los objetivos tercero y cuarto de la Política Aeronáutica Nacional que se analizará en el apartado especial para la misma.

La situación que prevalecía para 1995, ante una crisis del sector bancario, era que parte de los activos de CINTRA pasó a ser propiedad del FOBAPROA, y después del IPAB. Es así como este último heredó la propiedad mayoritaria de los derechos corporativos de voto. El gobierno Federal tiene hoy, directa e indirectamente, el 66% y el resto está en manos de Banamex, Bancomer y el público inversionista.

La información disponible indica que de 1994 a 1999 CINTRA se ha fortalecido financiera y operativamente, con lo cual se ha disipado por completo el riesgo de quiebra de las empresas, para esta fecha la evolución de la utilidad operativa de Aeromexico y Mexicana ofrecía resultados positivos, aun durante el año 1995, aunque existió un éxito financiero este estuvo acompañado de un deterioro en las condiciones de competencia en el mercado nacional, lo anterior se debe al fortalecimiento del poder de mercado de CINTRA y a la situación financiera precaria de sus competidores...INDICADORES ACTUALES DESPUES DE LA VENTA

Aeromexico y Mexicana: indicadores de resultados, 1995-1999						
Millone de Pesos de 1999						
	1995	1996	1997	1998	1999	
Aeromexico						
utilidad (pérdida) de operación bruta	207	725	1063	533	638	
% respecto de ingresos de operación	2.00%	6.70%	9.30%	4.70%	5.30%	
Mexicana						
utilidad (pérdida) de operación bruta	848	1099	1270	499	753	
% respecto de ingresos de operación	8.40%	10.80%	11.50%	4.50%	6.70%	
fuelle: SAI, Resumen de la evolución financiera de Aeroméxico y Mexicana entre 1996 y 1999, mayo de 2000						

➤ LA LEGISLACION ACTUAL

Sobre el caso anterior de CINTRA y el veredicto de la CFC se comenzaron a definir planteamientos diversos para casos del mercado parecidos, para lo cual valdría la pena puntualizar que se debe definir una estrategia para el desarrollo de la aviación nacional con una visión de largo plazo, que la venta de Aeromexico y Mexicana obedezca dicha visión, a fin de evitar la o las crisis de esta industria, para entender esto tendremos que revisar la legislación actual sobre este tema y a fondo tratar de comprender la recomendación de la CFC.

Es evidente que la resolución de la CFC con respecto a la industria tratará temas dentro de la agenda de la política aeronáutica vale la pena también puntualizar que los objetivos deberán comprender lo siguiente:

- Seguridad
- Regulación con certidumbre jurídica, transparencia y no discrecional
- Mantener el estatus de empresa mexicana
- Mantener precios, tarifas al nivel de ser competitivos, que los costos y la productividad evite prácticas monopólicas
- Mantener una industria sana en competencia, rentable y que por ende los consumidores tengan más accesos.

Revisión a la política aeronáutica.

Ley de Aeropuertos

Ley de Aviación Civil

Ley General de Vías de Comunicación

Obviamente y por motivos que no son parte de esta tesis, lo único que trataré de establecer son los puntos más relevantes, los cambios actuales y la relación que las diversas leyes tienen en la visión propia de este trabajo.

Sobre la Ley de Aeropuertos podemos puntualizar elementos que nos dejarán conocer la realidad de la aviación en México

- El capital permitido para la participación de inversionistas extranjeros en la oferta de servicios aeroportuarios es de 49%, y mediante resolución dictada por la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras
- Servicios aeroportuarios: los que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate. Estos servicios incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil; y a la extinción de incendios y rescate, entre otros.
- Servicios complementarios: los que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquéllos designen. Estos servicios incluyen, entre otros, los de rampa, tráfico, suministro de combustible a las aeronaves, avituallamiento, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves.
- Servicios comerciales: los que se refieren a la venta de diversos productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil y que no son esenciales para la operación del mismo, ni de las aeronaves. Estos servicios pueden ser prestados directamente por el concesionario o permisionario, o por terceros que con él contraten el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, entre otros
- Regulación sobre temas como:
 - a. El funcionamiento, operación y horario del aeropuerto;
 - b. El programa maestro de desarrollo del aeropuerto y sus modificaciones;

- c. La asignación de horarios de operación, áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y de espacios dentro del aeropuerto, de acuerdo a los criterios establecidos;
- d. Las condiciones para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios;
- e. Las tarifas y los precios;
- f. Las reglas de operación;
- g. Las medidas necesarias para la eficiente operación aeroportuaria;
- h. La solución de los conflictos entre la administración del aeropuerto y los prestadores de servicios.
 - Las quejas de los usuarios.

La Ley de Aviación Civil

También contiene en el cuerpo de la misma instrucciones específicas para el desarrollo de la actividad aérea, y para el efecto de este trabajo será importante mencionar que dicha ley considera dentro de sus funciones lo siguiente:

Planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo.

Otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación.

Expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas

Prestar y controlar los servicios a la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse

Expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben de observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento

Expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y, en su caso, decretar la suspensión, cancelación, revalidación, o revocación de los mismos, así como llevar el registro aeronáutico mexicano.

Establecer y verificar el sistema de aerovías dentro del espacio aéreo nacional

Participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados

Promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico

Expedir y, en su caso revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico

Promover el desarrollo de la industria aeronáutica, así como la aviación comercial y no comercial

Autorizar la práctica de visitas de verificación

Y todo esto anterior será ejercicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), sin embargo siempre existirán cuestionantes al margen de la legislación, mismas que determinarán en qué nivel al gobierno le interesa participar de los hechos, consecuencias, y realidad económica de la industria, para ese efecto solo basta con mirar los planteamientos de la política de gobierno en este respecto.

En el trienio de diputación 1997/2002, para la LVII legislatura fue presentado un proyecto cuyas propuestas variaban y otorgaban opciones, en esta propuesta lo esencial era considerar a la industria de la aviación como algo prioritario para el desarrollo nacional, la necesidad de contar con una política de gobierno que clarifique que es la aviación, aunque esto está en todavía una teoría de desarrollo, se puede considerar que no solo los eventos como el del 11-S interfiere en el crecimiento de las empresas y del sector, sino que también las líneas aéreas nacionales no cuentan con una administración que responda a principios de administración moderna, sino que el gobierno ha metido la mano "desregulando" y "regulando" afectando a la productividad de las empresas y nuevamente del sector.

El Estado Mexicano hoy en día cuenta con cierta normatividad, reglamentación que permite poder por lo menos establecer que el País ha intentado regular el mercado y las instancias y agentes participantes del mismo, por lo que para ello bastará con entender algunos de los documentos que definen las posición del gobierno, para ello vale la pena nombra el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, que en resumen trata de gobernar el principio de identidad e integridad, mas adelante veremos si esto es así, pero como mencionaba dichos principios están plasmados y sobrellevan las negociaciones internacionales que.." permite establecer y asegurar un intercambio igualitario y equivalente en cuanto a las condiciones de operación de los servicios de transporte aéreo con otro Estado"...en las letras de la propia Ley.

Dicha Ley pretende tratar de gobernar el tema de la Comercialización del servicio, el cabotaje³³, las reglas del tránsito aéreo.

De esta manera podríamos hablar de diversos reglamentos (los cuáles serán definidos en el glosario de términos del presente documento como son:

Reglamento de Operaciones de Aeronaves Civiles
Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano
Reglamento del transporte Multimodal
Reglamento de la Ley de Navegación
Reglamento de Telecomunicaciones

➤ LA POSICION DEL GOBIERNO FRENTE A LA SITUACION ACTUAL

"...el futuro de la industria aérea mexicana se encuentra amenazada, pues la guerra entre todos los actores del sector ha desatado una serie de polémicas que sólo dañan la imagen y presencia del país en el ámbito mundial, y aunque la discusión se haya centrado por mucho tiempo desde la creación de la CFC en 2 puntos: la venta de CINTRA y la creación de una Política de Estado a largo plazo, organismos y empresas como la

³³ llamase al servicio de transporte aéreo mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa.

CFC y las propias aerolíneas tienen que entender el concepto y esperar sobre todo la desincorporación de la empresa que los controla...”

en estos días la SCT³⁴, los empresarios involucrados en el ramo de la aviación, los dueños o controladoras de líneas aéreas y sindicatos negocian un plan para rescatar y apoyar al sector aeronáutico nacional, bajo el supuesto de monopolio y de denuncias por parte de algunos actores de la industria como son los sindicatos, que a su vez presentaron queja de que inversionistas privados nacional y extranjeros se han adueñado de los aeropuertos de nuestro país y ejercen monopolio³⁵ que les permite abusar de precios y tarifas de los servicios, obteniendo millonarias ganancias contra las pérdidas que enfrentan las empresas afectando al sector y a los trabajadores del mismo (según los ya mencionados actores), dentro de algunas de las acciones propuestas para rescatar y/o apoyar al sector aéreo que se están considerando son las de establecer medidas fiscales y financieras, revisar retroactivamente como el caso CINTRA tuvo influencia en la definición del estado de la venta de las 2 empresas del transporte aéreo de pasajeros más grandes de México (Aeromexico y Mexicana) en donde Mexicana ya ha sido adjudicada recientemente y en donde los actores principales y representantes del gobierno son la SCT y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), sin embargo para que se pueda llegar a un diagnóstico profundo de la situación del sector, y en el análisis de las alternativas y así sacar la aviación adelante dándole el carácter que debe tener, porque si bien la aeronáutica es un negocio, también es un sector prioritario y estratégico, dentro de esta postura del gobierno este pretende involucrar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), así como al Instituto de Protección al Ahorro Bancario (IPAB).

Sin embargo y para abrir boca podemos insertar algunos detalles considerados en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, referente a que el gobierno en sus intereses considera el desarrollo de la industria, por lo menos la infraestructura de la industria como un rubro importante, en dicho documento se pone de manifiesto que para mejorar la infraestructura del transporte (carretero, ferroviario, marítimo y aéreo) se pretende integrar un sistema intermodal que facilite su interconexión, para que la decisión de uso dependa del costo relativo del servicio y no de las dificultades de interconexión de la infraestructura.

Se constituirán las instalaciones requeridas en la región Sur-Sureste para intercambiar con facilidad tipo de transportación, de manera que no se afecten mayormente los tiempos de entrega de mercancías...”

Y como un texto creo yo debe de considerarse como constitucional y eje de las premisas económicas del sector, en el capítulo “Estrategias a) Preservar la soberanía de nuestro territorio”, el Plan Nacional de Gobierno 2001-2006 enmarca un objetivo específico.....“REALIZAR ACCIONES PREVENTIVAS MEDIANTE LA VIGILANCIA DEL ESPACIO AÉREO, DE LAS FRONTERAS, LA MASA CONTINENTAL, EL MAR TERRITORIAL Y LAS AGUAS INTERIORES, con el fin de asegurar las condiciones propicias para el desarrollo de la nación”...si bien es cierto el contexto anterior se refiere a soberanía, ¿no es acaso este también el trabajo de las secretarías de Estado?, ¿guardar la soberanía mediante la correcta administración de los recursos asignados?, por eso creo válido este enunciado y aplicable cien por ciento a cualquier acción a favor de la industria del transporte aéreo en México.

➤ POLÍTICA AERONAÚTICA DE GOBIERNO

³⁴ SCT Secretaría de Comunicaciones y Transportes

³⁵ véase apartado “Mercado Abierto o Mercado Monopólico” Pág.28.

Competencia, Libertad, Acción??

Mucho se ha escrito y discutido sobre este tema, así como sobre las ventajas e inconvenientes que una política de cielos abiertos puede ofrecer para los Estados

Estimo esencial en el análisis de este tema determinar con claridad el eje en el cual debe establecerse la decisión aeropolítica determinada. ¿Debe ser el propio del mercado aerocomercial? ¿O debe ser el Estado concedente? La respuesta surge con naturalidad si tenemos en cuenta, precisamente, la invaluable fuente que al respecto ofrece el Convenio de Chicago y que venimos de resumir en los párrafos que anteceden. Serán entonces los Estados concedentes quienes deban adoptar estas decisiones y por ello, dejar la cuestión librada con exclusividad a las fuerzas del mercado sería hasta incluso contradictorio con el artículo 1 del citado Convenio, que constituye uno de los principios vertebrales de la aeropolítica internacional.

En mi opinión, la conveniencia o no de que un país adopte una política de cielos abiertos o en su caso, firme acuerdos de cielos abiertos, será consecuencia de dos elementos. En primer lugar, del criterio del país de que se trate respecto de la extensión de la competencia en el mercado aerocomercial, o sea si la competencia es libre o si se encuentra regulada a fin de favorecer lo que podría llamarse "sana competencia". Es éste un elemento fundamental, ya que si la política de dicho Estado es de favorecer una competencia sana, que no solo promueva un desarrollo sostenido del sistema de transporte aéreo del país y de su extensión en el plano internacional, sino también la adecuada defensa de los derechos de los consumidores, no podrá, obviamente, postular una política de cielos abiertos.

Esto no significa que dicha regulación no posea la necesaria flexibilidad que exigen los tiempos actuales, pero debe existir siempre una base regulatoria que surge, como dije antes, del propio texto del Convenio de Chicago. Una cosa es "desregular" y otra "flexibilizar". El transporte aéreo no puede ser completamente desregulado, entre otras razones porque es una actividad permanentemente enfrentada a la fuerza de la gravedad; de allí que la sabiduría de toda política aerocomercial consista en ser flexible y adaptarse a la evolución internacional sin mengua de la defensa de los intereses propios de cada país y de sus transportistas aéreos. Es aquí donde el rol del Estado concedente resulta esencial.

El segundo elemento se compone de las respuestas que se den a los siguientes interrogantes:

1.- ¿Están razonablemente servidas las necesidades del mercado aerocomercial entre los Estados involucrados en la negociación? Si la respuesta es afirmativa, no parece aconsejable favorecer una política de cielos abiertos, porque la completa libertad de participación en dicho mercado puede fácilmente descompensarlo y perjudicar su adecuado desarrollo y ampliación.

2.-¿Se facilitará un mayor acceso al mercado del país más importante para las líneas aéreas del país de menor significación, en condiciones de real viabilidad? Esto supone establecer si las empresas del Estado más pequeño podrán acceder al mercado del otro país en igualdad de condiciones reales, o sea ofreciendo idéntica o similar oferta de capacidad. Si en este caso la respuesta es afirmativa, entonces no parece inadecuado llevar adelante un acuerdo de cielos abiertos, porque existe una situación recíproca y equitativa de oferta de capacidades que la justifica.

3.- ¿El acuerdo de cielos abiertos provocará un mayor ingreso de turistas al país más pequeño, de forma que la misma compense un mayor acceso al mercado aerocomercial del mismo por parte del país más importante? Esta respuesta, obviamente, estará relacionada con los porcentajes que las estadísticas

demuestren del crecimiento de la corriente turística respectiva y si la respuesta fuere afirmativa, entonces podría ser aconsejable la firma de un acuerdo de dichas características si además, la política del Estado quiere favorecer el desarrollo turístico.

4.- ¿Las tarifas serán más bajas para los usuarios sin que ello afecte, por su incidencia en los costos de las líneas aéreas, el mantenimiento de los niveles de seguridad operacional? En este caso, también la respuesta afirmativa podría favorecer la firma de un acuerdo de cielos abiertos, aunque es necesario tener en cuenta que el aspecto tarifario no puede ser un factor decisivo por sí mismo para establecer un convenio de cielos abiertos. En efecto, la cuestión tarifaria es, en mi opinión, un elemento complementario y no principal para la determinación de esta clase de política aerocomercial.

La expresión "libertades del aire" se utiliza comúnmente en las negociaciones de convenios para servicios aéreos y derecho de tráfico internacional, por lo que los cielos estarían algo lejos de estar abiertos y libres, indicando esto que cada Estado soberano tiene ilimitada supremacía sobre el control del espacio aéreo dentro de sus fronteras.

Una de las más importantes reglamentaciones que se definieron en la convención de Chicago en diciembre de 1944 fue la del acuerdo que se refiere a "las 5 libertades del aire" que son;

1ª. Libertad ; es la libertad de volar sobre un Estado extranjero sin aterrizar

2ª. Libertad; es la libertad de aterrizar en un Estado extranjero para fines no comerciales

3ª. Libertad; es la libertad de aterrizar y desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave

4ª: Libertad; es la libertad de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave

5ª. Libertad; es la libertad de transportar pasajeros, correo y carga entre dos Estados extranjeros

En donde dicho acuerdo hasta ahora ha sido ratificado por más de 90 naciones. Y Aunque a través del tiempo otras libertades han sido introducidas a la terminología aeronáutica, tal como la sexta que es el derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos países, extranjeros, vía el país de origen de la aeronave, así mismo la séptima libertad otorga el derecho de operar entre dos países extranjeros sin efectuar despegues o aterrizajes en el país de origen. Por último la octava libertad que se refiere al derecho de tráfico entre dos ciudades dentro de un país extranjero.

Estas libertades han sido objeto de negociación entre los distintos países mediante la celebración de convenios bilaterales, los cuáles han dado buenos resultados, México por su parte participó en su primer convenio celebrado con Portugal el 22 de Octubre de 1948, el cuál fue inspirado en el buen entendimiento entre ambos países. De los veintiún convenios sobre transportación aérea que ha celebrado o concertado México, el que más ha destacado es el suscrito, con los Estados Unidos, celebrado en Washington D.C. el 15 de Diciembre de 1977 y formalizado por ambos gobiernos el 20 de Enero de 1978, en donde fueron consideradas 53 rutas, de las cuales 28 son operadas por Líneas aéreas norteamericanas y 25 por empresas mexicanas.

Los objetivos principales de la Política de gobierno deberán de enmarcarse en lo siguiente:

1. deberá de buscar que el mercado se amplíe y no quede reservado solo para unos cuantos
2. deberá de considerar menos limitaciones a los inversionistas

3. deberá de restar poder en el rubro de servicios aeroportuarios
4. deberá de regular todos los sistemas globalizadores de información
5. deberá de emitir reglas calaras para el otorgamiento de permisos
6. deberá de haber mecanismos de asignaciones de horarios e itinerarios justo y uniforme para todas las compañías aéreas
7. deberá de buscar otorgar los elementos de de crecimiento tales que permitan la rentabilidad operativa
8. deberá de haber un menor grado de concentración para los niveles de tarifas
9. las tarifas deberán de prevalecer siempre en condiciones de competencia
10. No podrá haber abuso de poder en rutas operativas estratégicas

Existe algunas propuestas y una interesante es la de iniciativa de reforma de ASPA (ver legislación actual) que recomienda como sus principales puntos de negociación a los siguientes temas:

Art. 28 constitucional

Para que se considere a la aviación civil como prioritaria para el desarrollo nacional

Art. 36 de la Ley Orgánica de la Administración

Para refrendar la competencia exclusiva de la Secretaría de Comunicaciones y transportes en la planeación y desarrollo de la actividad aeronáutica.

Ley de Aviación Civil

Con el objetivo de fomentar el acceso de las empresas mexicanas a los mercados internacionales en mejores condiciones de competencia y modernidad

Ley de Aeropuertos

Orientada a ajustar a los criterios internacionales en materia de clasificación de aeródromos

Ley de Competencia Económica

Con el fin de que se reconozca que no son aplicables los criterios de ese ordenamiento al transporte aéreo.

La expresión "cielos abiertos" alude a un concepto aeropolítico y como tal, puede instrumentarse en una manifestación concreta de criterio de regulación para los servicios aéreos internacionales. Como dije antes, esta idea apareció en la Conferencia de Chicago sustentada por la Delegación de los Estados Unidos de América, si bien no logró concretarse en un marco normativo determinado. En la actualidad, se habla tanto de "política de cielos abiertos" como de "acuerdos de cielos abiertos".

La primera ha sido definida hace poco tiempo, durante las XXV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial celebradas en Antigua, Guatemala, del 21 al 24 de mayo de 2001, en forma unánime por los participantes de las mismas, como **"un conjunto de acciones públicas y privadas, tendiente a la eliminación de los límites a la oferta de capacidad en el ámbito internacional, supeditando los aspectos regulatorios a las fuerzas del mercado"**.

En cuanto a los acuerdos de cielos abiertos, pueden ser definidos como aquéllos que celebran dos o más Estados, por los cuales la explotación de servicios aéreos se realiza entre ellos libremente por las líneas aéreas designadas por los respectivos gobiernos en cuanto a capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves.

México, 06 Agosto 2007 (Comunicado SCT No. 98). “..En el comunicado #98 del 06 de Agosto el gobierno de Estados Unidos ha planteado la posibilidad de que en México abramos los cielos. Sin embargo, el Presidente Felipe Calderón dio instrucciones para no hacerlo; ésta será la posición del Gobierno Federal para los próximos seis años, aseveró el secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), Luis Téllez.

Durante la Asamblea General Ordinaria Conmemorativa del XLIX Aniversario de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), agregó que la respuesta del Gobierno de la República ha sido firme y categórica: “no vamos a abrir los cielos”, ni tampoco cederemos a presiones.

“Sin lugar a dudas va a haber presiones, pero nosotros somos un país soberano que tomamos nuestras propias decisiones, y estoy totalmente de acuerdo y convencido que hasta que no haya en México una industria consolidada, una industria sana; empresas que estén operando con números negros; empresas que tengan flujos de operación que les permitan invertir para modernizarse, para mejorar sus formas de operación, no vamos a tomar ninguna medida al respecto”.

Ante el secretario del Trabajo y Previsión Social, Javier Lozano Alarcón; el capitán Dennis Anthony Lazarus Jaber, secretario general de ASPA, autoridades aeronáuticas, pilotos aviadores y empresarios del ramo, Téllez recordó que hace unos meses cuando viajó a Washington, la prensa norteamericana comentó que su visita era para discutir la apertura de los cielos.

Explicó que sostuvo pláticas con su homóloga estadounidense, Mary Peters, quien le propuso establecer una política de cielos abiertos entre ambos países, luego de que Estados Unidos lo hiciera con la Unión Europea, pero que el Mandatario mexicano instruyó a no abrir nuestros cielos.

“Mi viaje no fue para discutir la apertura de los cielos. Sí me lo plantearon, pero quiero decirles, además, que no ejercieron ninguna presión ni nunca nos dijeron, porque no se actúa así: ‘o abres los cielos o pasa esto’, ni mucho menos. Al contrario, fue simplemente una propuesta”.

El titular de la SCT también manifestó que la aviación nacional está pasando por un momento difícil, en el que el Gobierno Federal realiza un esfuerzo muy importante para mejorar las condiciones en que se desarrolla esta industria.

Dijo que lo más importante es la seguridad de 36 millones de pasajeros, por lo que se tiene preservar ésta, así como asegurar la eficiencia con la que se transportan 300 mil toneladas de carga, que están creciendo a tasas realmente importantes. Los pasajeros al 11% anual y la carga entre 5 y 7%.

Si nuestro país sigue creciendo y se aprueban las reformas estructurales que propuso el Presidente de la República, entre otras la reforma fiscal, el número de pasajeros y las toneladas de carga seguirán creciendo de forma muy importante, añadió Luis Téllez.

En ese sentido, exhortó a los pilotos e industriales de la aviación para hacer un compromiso que permita fortalecer la infraestructura de comunicaciones y transportes, tales como reforzar las instalaciones del sector y que los contratos con las empresas concesionarias de aeropuertos se cumplan, como ocurre con la mayoría de ellos.

“Sin lugar a dudas, la industria aeronáutica va a ser una de las industrias de mayor crecimiento en nuestro país en los próximos años. ¿Por qué puedo hacer esta afirmación tan fuerte? Porque va a crecer el ingreso

per cápita, porque estamos seguros que las políticas económicas que está aplicando el Presidente Calderón van a tener claramente frutos en un crecimiento mayor, en un crecimiento del ingreso de la población, en una mejor distribución del ingreso, porque no queremos que sólo unos cuantos vuelen. Queremos que la gran mayoría de la población tenga acceso a los servicios aéreos”.....”

Sin embargo y aunque existan palabras y aparentes esfuerzos es que el gobierno del total de su gasto en promedio anual asigna un monto promedio de 14.98% del gasto al sector aéreo del total del gasto de la industria en los últimos 14 años (Ver Grafica).

Gasto Gobierno en el Sector	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Transporte aéreo	341.8	332.9	380	453.8	524	273.5	256.7	260.7	271	256.4	267.7
Transporte por agua	415.4	423.5	417.7	576.5	146.6	157.7	193.9	222.3	227.5	239.2	239.9
Transporte ferroviario	1,607.10	1,168.90	1,357.80	1,502.30	954.7	695.8	567.5	620.9	571.7	524.5	553.4
Transporte carretero	653.5	529.7	571.1	509.9	492.3	566.7	699.9	795.6	918.5	827	861.2
Total de Gasto	3,017.80	2,455.00	2,726.60	3,042.50	2,117.60	1,693.70	1,718.00	1,899.50	1,988.70	1,847.10	1,922.20
% de Participación sector aereo con respecto al Gasto	11.33%	13.56%	13.94%	14.92%	24.74%	16.15%	14.94%	13.72%	13.63%	13.88%	13.93%
Cifras expresadas en Millones de Dólares											

Objetivo Especifico Cap. 4

“Demostrar que las compañías Aeroméxico y Mexicana sensibilizan el mercado interno con la toma de decisiones y como estas a su vez forman parte en la toma de decisiones en el contexto mundial”

4. AEROVIAS DE MEXICO Y MEXICANA DE AVIACION, LAS COMPAÑIAS MAS REPRESENTATIVAS DEL MERCADO AEREO MEXICANO

➤ ANTECEDENTES HISTORICOS

Aerovías de México, AEROMÉXICO, nace después de que su antecesor llamado Aeronaves de México incurrió en la banca rota y precisamente como el plan de acción del nuevo gobierno, en 1988 Aeroméxico renació como una nueva empresa es decir, al final del decenio de los ochentas, Aeroméxico y Mexicana fueron privatizadas, aunque bajo procedimientos diferentes, después de ofrecer servicios aéreos durante más de 50 años y haber cerrado sus puertas. Una nueva administración y un nuevo enfoque, cuya única perspectiva era dar servicio al nivel del mercado internacional, libre de pasivos financieros y laborales, las prioridades de la empresa han sido consolidar las operaciones, al mismo tiempo que se alcanzan los estándares más altos de puntualidad, confiabilidad, seguridad y manejo de equipaje, a partir de entonces Aeroméxico paso a ser la aerolínea más grande de México.

Por su parte MEXICANA fue capitalizada mediante recursos aportados por un grupo de nuevos inversionistas privados que adquirieron el control de la empresa mediante la compra de dos terceras partes de las acciones, adicional a esto el gobierno mantuvo el 34% de las acciones.

En ambos casos las nuevas administraciones incursionaron en la aviación por primera vez, en momentos en que las expectativas de desarrollo del transporte aéreo parecían promisorias. Sin embargo, un conjunto de malas decisiones, motivadas por falta de visión se llevó a ambas empresas a un enorme endeudamiento, al arrendamiento o adquisición de equipos fuera de condiciones de mercado, a contrataciones desmedidas de personal de confianza, y a otros despilfarros propios de una mala administración.

En 1989 se restablecieron todas las operaciones incluyendo rutas internacionales hacia E.U.A., Sudamérica y Europa, durante la década de los 90's Aeroméxico fue pionero en el lanzamiento de varios productos, incluyendo el de "Clase Premier", la primera clase de servicio ejecutivo a bordo en México, y "Club Premier", el primer programa de viajero frecuente en Latinoamérica. A dichos programas siguieron el de atención a clientes las 24 hrs. Del día único en su género dentro de la industria, así como la introducción del primer sistema internacional de boletos electrónicos,

En Agosto de 1991, el gobierno federal dio mayor flexibilidad al otorgamiento de permisos y concesiones, lo cual alentó la entrada de nuevas aerolíneas de pasajeros. Surgió así una intensa guerra de precios entre Aeroméxico, Mexicana y nuevos competidores, las nuevas empresas mediante estrategias comerciales agresivas, ganaron mercado y redujeron tarifas en beneficio de los usuarios. Para dar idea de la magnitud del efecto de la baja de tarifas sobre la demanda, entre 1993 y 1994 el volumen de pasajeros se elevo de casi 15 a 18.4 millones, crecimiento equivalente a 22.6% del tráfico de 1993. los elevados costos de operación y el endeudamiento excesivo, junto con una supervisión inadecuada de la operación de los nuevos competidores, pusieron a Aeroméxico y mexicana en una situación financiera difícil, antes de que entrara en vigor la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE), el gobierno federal autorizó que Aeroméxico, empresa con mejor situación financiera aparente, adquiriera el control accionario de Mexicana, hasta entonces su principal rival

en el mercado, en esa operación previa, a la LCFE, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) impuso un conjunto de condiciones para mantener la competencia en el mercado, dicha operación no logró que en 1994 los bancos acreedores de las empresas asumieran el control de ambas. Acusado de fraude y malversación de fondos, el presidente y principal accionista de las empresas se dio a la fuga, dejándolas en la peor crisis de su historia, quedando en grave peligro la industria nacional.

En 1992 se recibió el apoyo de los bancos mexicanos para renegociar los pasivos de las empresa y obtener nuevos flujos de capital.

En mayo de 1995, los bancos que administraban Aeromexico y Mexicana solicitaron a la Comisión Federal de Competencia el permiso requerido por la LFCE para formar una empresa tenedora de las acciones de ambas, es decir, un "vehículo financiero" que permitiera a las instituciones bancarias capitalizar los pasivos de las compañías de aviación

CINTRA la controladora de Aeroméxico y Mexicana empezó sus actividades en Junio de 1996 cuya tarea fue llevar a cabo la consolidación financiera y estratégica de la aerolínea, condicionada a respetar un conjunto de medidas dirigidas a evitar abusos de poder de mercado, así como a mantener la operación separada de las empresas por que el tiempo adecuado se pudieran vender por separado, todo bajo el "supuesto" de estrecha vigilancia.

Bajo el tiempo se observó que situaciones como que la Ley de Aviación Civil así como los acuerdos bilaterales impiden a las empresas extranjeras el cabotaje en el territorio nacional, así también como la Ley de Inversión Extranjera (LIE), misma que fija un tope a la participación directa de extranjeros en un 25% en empresas de transporte aéreo, lo cual impide que una empresa extranjera adquiera control de una empresa nacional.

Basado en lo anterior las empresas relevantes Aeroméxico y Mexicana establecieron entre los años de 1992 y 1996 alianzas con varias aerolíneas al modo de que hasta se convirtieron en miembros de Alianzas comerciales mundiales

En el año de 1999 las aerolíneas del grupo CINTRA transportaban el 71.7% del total de pasajeros en el territorio nacional, en este mismo año la empresa de transporte llamada TAESA, salió del mercado, elevándose la participación de las aerolíneas del grupo hasta un 79.9%

En este mismo año el índice de dominancia de cada compañía era de 4,570 y ambas de 9,140, considerando que la escala de medición es de 10,000³⁶, a continuación se podrá observar la medición de la participación de las compañías de CINTRA en donde Aeroméxico y Mexicana son las principales dominantes

³⁶ El índice de dominancia establecido por la CFC ha establecido los criterios de que una concentración tiene pocas probabilidades de afectar la competencia y la libre concurrencia cuando el índice de Herfindahl NO EXCEDE 2000 unidades, si el aumento en este índice como resultado de la concentración no es mayor que 75 unidades, y cuando el índice de dominancia es menor a 2,500 unidades, o si el valor de este último índice disminuye como resultado de la concentración (según diario oficial de la federación 24 Julio de 1998)

**Participación de Cintra en rutas principales
Por cientos del número total de pasajeros transportados**

Empresas Subsidiarias	Número de Rutas	Promedio Participación CINTRA (1)	Indice de Herfindahl	Indice de Dominancia (2)
100%	15	100%	10,000.00	10,000.00
Entre 90 y 100	7	94.40%	9,109.00	9,988.00
Entre 80 y 90	7	84.50%	7,207.00	9,835.00
Entre 70 y 80	5	77.00%	6,069.00	9,572.00
Entre 60 y 70	5	65.00%	4,538.00	8,711.00
Entre 50 y 60	2	59.50%	3,950.00	8,058.00
Total (3)	41	83.50%	7,040.00	9,607.00

(1) Promedio Simple

(2) Suponiendo que existen 4 empresas simétricas competidoras de Cintra

(3) Promedio ponderado considerando el total de la muestra

Fuente: SAI, Informe de la auditoría de competencia realizada a Cintra y sus subsidiarias, 2 de mayo de 2000.

Para el año 2001, 2002, 2003, 2004 las cifras eran

Sin embargo la realidad ahora presenta que las cifras siguen su crecimiento propio en el mercado y que ahora ambas separadas y una ya vendida al grupo posadas (Mexicana de Aviación)

➤ **PERSONALIDAD DE LAS EMPRESAS**

Aerovías de México SA de CV es una empresa de servicios de transportación aérea la cuál cubre en sus rutas las principales ciudades dentro de la República Mexicana, Estados Unidos, Sudamérica y Europa, ciudades importantes por su desarrollo de negocios, tecnológico o bien por su turismo, cuenta con una flota de 76 aviones, la mayoría de la marca Boeing, esta empresa cuenta con acuerdos de diversos tipos como son:

Acuerdos Interlineales

Acuerdos de Intercambio de servicios por otro servicio

Acuerdos de Intercambio de servicios por bienes los cuáles pueden ser en especie

En general acuerdos comerciales que permitan vender más boletos a mayor cantidad de usuarios de distintos niveles sociales y profesionales que utilicen el servicio aéreo, la creación de llamadas Alianzas que no son más que acuerdos comerciales entre distintas aerolíneas teniendo como finalidad crear bloques estratégicos de tipo económico en el mercado de la transportación aérea.

Aerovías de México concentra su poder de venta en distintas fuentes como son:

Agencia de Viajes controladas por el BSP (Bank Settlement Plan)

Dependencias de Gobierno

Oficinas de Ventas Propias

Agentes Generales de Ventas en el extranjero

Venta de boletos a través de medios electrónicos o Internet

Dicha empresa es controlada a nivel directivo por CINTRA (Controladora de Inversiones del Transporte Aéreo), aunque Aerovías es autónoma en su organización y en la toma de decisiones siempre existirá dependencia a la entidad antes mencionada ya que por esta misma como entidad de inversión tiene en su poder el 50% de las acciones de la empresa y otro 50% en poder del gobierno, a nivel estructural juega un papel importante la controladora ya que para designar algún nivel directivo opina fuertemente a cerca de que líderes serán los que controlen las operaciones de Aerovías, como todo cuadro organizacional existen áreas que pueden parecer de mayor importancia frente a otras que no, existen área que reciben del ingreso una fuerte suma del mismo (DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN Y PUBLICIDAD, COMERCIAL) y otras que con menores proporciones del pastel llamado ingresos pueden operar siendo eficientes hasta donde los recursos los permiten

- **MOMENTOS CRITICOS DE SU HISTORIA**
- **SITUACION ACTUAL**

En el año 2003, y a consecuencia de la contracción de los mercados nacional y extranjero, el incremento de servicios y la guerra de Tarifas durante el primer semestre del año, Cintra, tuvo ingresos por mil 285 millones de dólares, cifra inferior en 7.8% a la correspondiente al mismo periodo de 2002, lo que es resultado principalmente de la disminución de 12.5% en los ingresos nacionales, aunado a ello durante el primer semestre del año los gastos totales de operación sumaron 13 mil 236 millones de pesos, un incremento de 6.7% respecto de los del mismo periodo de 2002, debido principalmente al incremento del costos de la turbosina, servicios de tráfico aéreo y de promoción y ventas.

Aeroméxico transportó 8.8 millones de pasajeros, en donde realiza cerca de 309 vuelos diarios en vuelos y equipo de la misma compañía, atiende 50 aeropuertos volando a 7 países, cuenta con una flota de 68 aeronaves, 0.9 millones de socios en sus programa de viajero frecuente, las principales ciudades consideradas (HUBS) Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Hermosillo son ciudades que por su importancia en cuanto a escalas recibidas, pasajeros transportados y conexiones con otros vuelos tiene, Aeroméxico cuenta con una planta laboral de 7,000 empleados.

CINTRA para el año de 2004 anunció que todas sus controladas (Aeroméxico, Mexicana, Aerolitoral, y Aerocaribe) registraron pérdidas en los últimos 3 años por 2,125 millones de pesos, de los cuáles 65% corresponden a AM, cabe recordar que CINTRA fue creada para rescatar de la quiebra técnica a dichas compañías y a la industria de la aviación nacionales, quiebra en la que se situaba la industria en la década de los 90's

"Las compañías americanas acumulan miles de millones de dólares y llama la atención que Cintra con AM y MX es la décimo quinta menos rentable".....

Según de "Airlines business" magazine CINTRA niega la especulación de fusión, la alta dirección de Aeromexico y Mexicana esta descifrando y forzándose a trabajar cerca y juntos , cosa que no necesariamente significa la antesala de una fusión, insiste la controladora CINTRA, el asunto de la especulación de una fusión comenzó en Marzo 2004 cuando de pronto Arturo Barahona (CEO AM) dejó repentinamente su cargo en Aeromexico después de solo 8 meses como director general en donde fue reemplazado por Fernando Flores, a pesar a de la propiedad común las 2 aerolíneas han sido grandes rivales con culturas separadas y distintas formas de administración del negocio. El rumor de fusión fue una vez que se llevó a cabo la salida de otro ejecutivo de Aeromexico, también se gestaron cambios de directores en ambas compañías de la

controladora CINTRA, donde es más visible las funciones gerenciales de Mexicana en Aeromexico, aunque estos cambios comenzaron a preocupar a los sindicatos en esta nueva visión sobre Aeromexico y el literalmente desconocido nuevo director de Mexicana Emilio Romano, sabemos que desde el año 2000 CINTRA ha estado bajo las órdenes de la Comisión Federal de Competencia para hacer que Mexicana y Aeromexico tengan diferente dueño, sin embargo el gobierno ha demorado el proceso y en su mayoría estancado por el lento inicio de CINTRA y su más reciente falta de mercado para sus acciones.

CINTRA había perdido cerca de 500 millones de dólares en los pasados 3 años, aunque este año también se espera pérdida, CINTRA no quería perder las ventajas de mantener las marcas separadas para los dos transportistas o caer en falta ante la Ley antimonopolio, CINTRA preveía la privatización en el siguiente año.

La Comisión Federal de Competencia (CFC o *Comisión*) resolvió que Aerovías de México (*Aeroméxico*) y Mexicana de Aviación (*Mexicana*) debían venderse por separado, como empresas independientes y a compradores diferentes, ya que venderlas juntas consolidaría una empresa con poder de mercado, hecho que violaría la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE). Hasta el día de hoy únicamente se ha capitalizado la venta de MEXICANA

➤ PERSPECTIVAS DE AMBAS COMPAÑÍAS

“La mayoría de los analista coinciden que estos años serán de muchas presiones externas sobre la economía nacional y de un gran escepticismo en la labores del nuevo gobierno (**de otorgamientos de y concesiones de mercado..exp**). Ante esta situación hay cierto nivel de desconfianza y una percepción de riesgo moderado. Esto se traduce en un mercado de crédito que continuará restringido, tanto por el nivel de las tasas de interés como por la disponibilidad de financiamiento”³⁷

Con esto lo único que quiero expresar que en la medida en que se liberen las presiones sobre los insumos y/o servicios dentro de las empresas nacionales será la medida en que estas puedan expandirse, aunque el caso de Aeroméxico es más libre ya que al incursionar en temas como Alianzas comerciales y contar con socios comerciales fuertes esto permitirá un incremento en productos y servicios para los posibles nuevos mercados, el papel de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) en el favorable desempeño económico global, la inversión de los países en este renglón, junto con la reorganización y desreglamentación empresarial de las economías, con una mayor orientación hacia los mercados, han sido elementos fundamentales en el aumento de la productividad y en la reducción de las presiones.

“En la denominada “nueva economía” las TIC han abierto una nueva perspectiva con un significativo potencial de crecimiento global; empero simultáneamente han propiciado una creciente inestabilidad, debido a que alientan la profundización de los procesos de globalización de los mercados provocando que persistan los desequilibrios en el crecimiento económico internos de los países y en las regiones, así como los pagos al exterior y en las corrientes a capital, principalmente”³⁸

³⁷ 2001 Ejecutivos en finanzas “Expectativas Vs Compromisos”; Juan Carlos Leal Sosa, enero 2001 pag 24

³⁸ 2001 Ejecutivos en finanzas “Expectativas Vs Compromisos”; Juan Carlos Leal Sosa, enero 2001 pag 24

Hay quienes han expresado dudas acerca de si el tamaño del mercado mexicano da cabida a dos aerolíneas de red, como es el caso de *Aeroméxico* y *Mexicana*, que tendrían el mismo centro de operaciones -el aeropuerto de la Ciudad de México-, donde se concentra la mayor demanda por transporte aéreo hacia otras ciudades del territorio nacional.

Para bajar sus costos, las empresas de red crean centros radiales en aeropuertos de paso donde concentran a los pasajeros de diversos orígenes y destinos. En un centro radial, la mayor parte de la demanda es de pasajeros en tránsito, no local.

En el caso de la Ciudad de México, que tiene el aeropuerto de mayor tráfico del país, más de cuatro quintas partes del número de pasajeros tienen su origen o su destino en la Zona Metropolitana. Se trata de un lugar de alta demanda relativa de y hacia otros puntos del país, donde *Aeroméxico* y *Mexicana* tienen cada una centros de operaciones, porque hay más pasajeros. Cualquier ahorro de costos derivado de concentrar a los pasajeros en el aeropuerto del Distrito Federal sólo se derivaría de una quinta parte del tráfico, a diferencia, por ejemplo, de un aeropuerto como el de Atlanta, donde los pasajeros en tránsito representan 70% del tráfico total.

En la Ciudad de México se concentran pasajeros en vuelos internacionales con destino u origen en México, pero sin la característica esencial de un centro radial, ya que el transportista del tramo internacional no es por necesidad *Aeroméxico* o *Mexicana*.

De la idea equivocada de que el aeropuerto de la Ciudad de México ofrece las sinergias de un *Hub*, se ha extraído la conclusión de que una de las empresas inevitablemente desplazará a la otra. Por lo anterior, el temor es infundado.

Sobre una posible guerra de precios

Otro temor que ha sido expresado es que las aerolíneas podrían incurrir en una guerra de precios que llevaría a una de las dos, o a ambas, a la quiebra.

En opinión de la *Comisión Federal de Competencia*, este temor tampoco tiene bases sólidas. De la investigación realizada sobre las experiencias de otros países, se concluye que las guerras de precios han tenido poca duración y se han limitado a unas cuantas rutas. No hay evidencia de guerras de precios generalizadas, que hayan causado por sí mismas la quiebra de alguna aerolínea. Las quiebras que se han registrado han sido resultado más bien de errores administrativos o estrategias mal planteadas por parte de las empresas. Al contrario de lo que algunos piensan, la experiencia internacional muestra que las aerolíneas que compiten entre sí en un mismo mercado pueden continuar creciendo sin destruirse mutuamente.

En el caso de México, es poco probable que las aerolíneas nacionales, que tienen un tamaño y recursos financieros similares, se involucren en una guerra de precios de autodestrucción.

Sin embargo, ante la posibilidad de una guerra de precios que pudiera llevar a la quiebra a alguna de las aerolíneas, la *CFC* y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes han acordado un mecanismo para asegurar una competencia sana y efectiva en el mercado, mismo que incluye modificaciones al Reglamento de la Ley de Aviación Civil para hacer más expedita las disposiciones ya contenidas en la Ley.

Sobre el tamaño de la flota

Se ha señalado que, por separado, el tamaño de las aerolíneas sería insuficiente para competir con líneas aéreas extranjeras y que, además, con ello se desaprovecharían las ganancias en eficiencia que resultarían de tener una sola empresa que fusionara ambas líneas aéreas.

Sobre el primer punto, hay que señalar que, ciertamente, el tamaño de ambas aerolíneas es relativamente modesto si se compara con las flotas de las líneas aéreas extranjeras más importantes, particularmente con las norteamericanas que representan la principal competencia directa de *Aeroméxico* y *Mexicana* en las rutas internacionales.

Sin embargo, la diferencia en tamaño entre las grandes líneas internacionales y las mexicanas es tan grande que, aún si se fusionaran las aerolíneas nacionales, el tamaño de la nueva empresa seguiría siendo muy inferior al de las líneas aéreas extranjeras. Es por ello que, para competir en el mercado mundial, las aerolíneas nacionales se han integrado a alguna de las alianzas globales que agrupan a las líneas aéreas de diversos países. Así, la separación de *Aeroméxico* y *Mexicana* haría más factible que estas empresas permanecieran en alianzas globales distintas, lo que fortalecería la competencia en beneficio de los usuarios que viajan al extranjero.

Sobre las presuntas ganancias en eficiencia, existen estudios técnicos que muestran que las llamadas economías de escala --esto es, las ganancias en eficiencia que se derivan de tener una flota más grande-- son limitadas en el sector de la aviación. De hecho, existen líneas aéreas con flotas pequeñas que, en las rutas donde operan, compiten exitosamente con las más grandes compañías del mundo.

Sobre el valor de venta de las empresas

Conforme a su mandato, un objetivo central del Instituto para la Protección del Ahorro Bancario (IPAB), accionista principal de *Cintra* es obtener la mayor recuperación por la venta de los activos de su propiedad. Se ha dicho que de enajenarse las empresas "en paquete", ese valor sería superior al de la venta de las aerolíneas por separado.

Falso. Es importante señalar que, en efecto, el valor de un monopolio "si no se regula por la autoridad" es siempre superior al de empresas que operan en un mercado competido. Esto, como resultado de las utilidades o beneficios excesivos que un monopolio genera para sus propietarios, a costa de los consumidores que deben pagar precios mayores.

Ahora que CINTRA ha perdido el poder de mercado de las empresa resultantes, la autoridad quedaría obligada a imponerle una severa regulación para impedir sus abusos.

El Estado de Derecho exige que las autoridades apeguen su conducta a lo dispuesto por las leyes. De conformidad con su mandato, la *Comisión* no autorizará una concentración prohibida por la Constitución y por la *LFCE*, ya que resultaría perjudicial para la sociedad en general.

La separación de *Aeroméxico* y *Mexicana* ordenada por la CFC debe de contribuir a promover una mayor competencia en el mercado de la aviación, lo que a su vez es un factor importante para reducir tarifas, ampliar el mercado y ofrecer mejores servicios a los usuarios, sin sacrificio de la seguridad. Asimismo, permitirá un desarrollo sano de la industria y su avance tecnológico con base en inversiones frescas y, en consecuencia la aviación servirá con efectividad al desarrollo del país.

Así mismo si la CFC autorizara situación de una concentración prohibida, cualquier agente económico interesado podría denunciarla ante la propia comisión, y ante las autoridades judiciales, la cual daría gran incertidumbre jurídica de la empresa, por la importancia del caso, y dada la intención de venta conjunta de las empresas, la CFC deberá de estudiar las condiciones bajo las cuáles dicha venta sería compatible con la LFCE, obviamente y es de suponer que tales condiciones deberán de ser más estrictas que las existentes. Por su poder de mercado, las empresas quedarán sujetas a controles de precios, a regulaciones asimétricas de acceso a rutas, frecuencias, turnos e instalaciones aeroportuarios, apertura de programa de viajero frecuente y acuerdos interlineales, ante la falta de competencia, la venta conjunta volverá mucho más apremiante la necesidad de abrir al mercado a la competencia y la inversión extranjera, así como a la aceleración de acuerdos recíprocos donde haya "libertades" en rutas nacionales, además de la apertura de cielos³⁹ en rutas internacionales.

Pero **¿cuál entonces sería la real perspectiva de dichas empresas?**, estas nuevas condiciones que seguramente prevalecerán en el marco legal deberán de reducir considerablemente el valor de las empresas, la venta separada de las empresas estaría de acuerdo con la actual ley de competencia, también representa un peligro para la supervivencia de la industria aérea, esto principalmente por tres eventos posibles como son:

- a) de que al separarse las empresas (situación actual), estas entrarán en una competencia destructiva que llevará a una de ellas a abandonar al mercado
- b) de que cada una de las empresas no alcance el tamaño suficiente para lograr una rentabilidad que le permita enfrentar la competencia
- c) de que ambas empresas no puedan aprovechar ahorros de costos resultantes de la desconcentración.

SE PUEDE DERIVAR SOBRE LOS PUNTOS ANTERIORES LO SIGUIENTE:

- a) aunque existen mecanismos que pretenden evitar prácticas de precios destructivas y que están previstos en la LFCE, y por la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos, se seguirán observando conductas depredatorias, consistentes en vender por debajo del costo, elevar artificialmente la capacidad, o cualquier otra forma de competencia desleal. Es cierto que la CFC y la SCT han desarrollado mecanismos jurídicos para hacer más expedita la acción ante dichas prácticas, la realidad muestra que ni la CFC ni la SCT tienen el conocimiento concreto y detallado de cómo las empresas y no solo Aeroméxico y/o Mexicana OPERAN internamente y como toman las decisiones de mercado, el control de precios a veces no actúa en consecuencia de los costos, las empresas

³⁹ Ver Libertades del aire

tienen un sistema de reconocimiento de ingresos complejo y definido en donde el tiempo de determinación es un factor relevante en la determinación de los precios⁴⁰.

- b) Sobre este punto que está basado en el tamaño del mercado nacional, y que actúan Aeroméxico y Mexicana se entiende por la forma de operar que la demanda del transporte nacional solo permite que una empresa de red⁴¹, sin embargo el valor de esta particularidad será que operarán bajo costos mayores, ya que deberán de coordinar conexiones y operaciones con aeronaves y personal diferentes, según la densidad y la distancia de cada ruta, en los que para disminuir costos las empresas de red a diferencia de las empresas de "punto a punto"⁴² tienen que crear centros radiales⁴³ en aeropuertos de paso en donde concentran a los pasajeros de diversos orígenes y destinos, en dicho centro radial la mayor parte de demanda es de pasajeros en tránsito, no local, y al mismo tiempo pocos o ninguno de los destinos radiales la demanda justifica ofrecer vuelos directos. El centro radial es una clase sinergia por la cual una empresa puede multiplicar el tamaño de su red para ofrecer muchos destinos. Por lo que para el caso de Aeroméxico y Mexicana la idea de que el principal aeropuerto de operación que es el de la ciudad de México ofrece los atributos de un HUB es equivocada, así como la de creer de que una de las empresas desplazará a la otra, según estudios de CINTRA, Aeroméxico y Mexicana no tienen porqué desplazar una a la otra ya que ambas pueden ofrecer opciones semejantes para transitar en el área metropolitana y el resto del país, tal y como se observa hoy en la mayoría de sus rutas con origen o destino la Ciudad de México, dado lo anterior es de suponer que ambas empresas podrían operar de esta forma, a no ser que estas misma cambien su estrategia de negocios, sin embargo lo que si puede llegar a preocupar es que ambas compañías tendrían tamaños de flota insuficientes para operar a costos que les permita enfrentar la competencia, supuesto sobre el mercado internacional, siendo muy bajo este número de flota comparado con empresas que operan sobre el esquema global, como son las empresas norteamericanas, **en la industria aérea las economías de escala se agotan rápidamente, de tal modo que una empresa puede ser rentable y competir en precios y calidad con un número reducido de aeronaves homogéneas. Tal y como lo muestra la literatura económica sobre la industria aérea, las empresas más rentables en el mundo no son las de mayor tamaño, con grandes flotas, centros radiales y gran número de destinos**
- c) A la estrategia de crear una gran empresa con poder de mercado haría a la industria aérea nacional mucho más vulnerable que tener dos empresas, situación que algunos llaman "riesgo sistémico". La posibilidad de quiebra de una gran empresa, que incluso ya estuvo a punto de suceder, pondría al país en el gran dilema de tener que rescatarla o abrir el mercado (como fue el caso de Perú, con su empresa Aeroperú).

Sin embargo ahora la realidad es que :

En 1994, la banca capitalizó más de 507 millones de dólares correspondientes a los pasivos de Mexicana de Aviación: 150 millones de dólares correspondientes a las deudas acumuladas con Aeropuertos y Servicios

⁴⁰ La determinación del ingreso dentro de una empresa de transporte aéreo obedece a la complejidad sistemática de los medios electrónicos con que dispone, para este efecto favor de ver el apartado en el glosario de la determinación del ingreso.

⁴¹ Una empresa de red es aquella que puede ofrecer cualquier destino, con o sin escalas, en clase turista o primera clase, o en diversos horarios, dentro de un conjunto de ciudades en que opera la empresa

⁴² Una empresa que opera de "punto a punto" son las que ofrecen vuelos entre pares de ciudades fuera del esquema de red.

⁴³ El centro radial o HUB es el punto donde la empresa puede empezar a ofertar los servicios hacia todos sus destinos en lo que esta opera.

Auxiliares; 150 millones de dólares en préstamos con cinco bancos comerciales; 87 millones de dólares con el grupo Falcón que en ese momento encabezaba Carlos Abedrop y más de 120 millones de dólares con acreedores diversos.

El escenario se complicó cuando el IPAB tuvo que rescatar la deuda de estos bancos que participaban en el capital y consejo de administración de ambas aerolíneas y posteriormente de Cintra, cuando la banca extranjera se negó a adquirir instituciones como Serfin e Invermexico que mantenían en sus balances acciones de estas aerolíneas. Fue Ana María Botín del Grupo Santander quien se opuso a cerrar la compra del banco que presidía Carlos Gómez y Gómez sino se eliminaba la participación en Cintra.

Por ello, en septiembre de 1999, el IPAB adquirió la participación de Serfin en Cintra, lo que representó una erogación de 515.7 millones de pesos, un rescate que determinó que el IPAB se convirtiera en el accionista mayoritario de esa controladora. Antes de verse presionado por la banca extranjera para sanear a los bancos con problemas y eliminar de su balance el capital de las aerolíneas, el IPAB sólo controlaba el 6 por ciento de Cintra. Al momento de vender Mexicana de Aviación, el IPAB controlaba el 46.5 por ciento de Cintra. Ahora, los analistas estiman que por Aeroméxico podría recibir apenas un monto ligeramente superior al de Mexicana.

Una década después, la banca comercial dejó de ser el principal acreedor de Aeroméxico y Mexicana de Aviación.

Andrés Conesa, con el apoyo de la Secretaría de Hacienda, redocumentó a largo plazo todos los pasivos de estas aerolíneas con créditos de Nacional Financiera, según consta en los registros públicos de la controladora. De hecho, los dos únicos créditos que mantiene Cintra con bancos comerciales son el préstamo con Inbursa que se tendrá que pagar en el año 2011 y un crédito con Banamex por más de 200 millones de pesos. Conesa informó que habría pagado este crédito antes de la venta de Mexicana y no que lo redocumentó para su pago al 2011. El presidente de Cintra también aseguró que la urgencia de vender estas firmas radicaba en la imposibilidad a la que se enfrentaba el gobierno para dedicar recursos del presupuesto. Sin embargo, aún reciben créditos de Nafin.

Conesa asegura que, a diferencia de otras privatizaciones, Mexicana se vendió sin cargo al erario. Recuerda, por ejemplo, el caso de los ferrocarriles que se vendieron sin pasivo alguno, pues el gobierno federal se hizo cargo de la liquidación del contrato laboral con los ferrocarrileros. A finales de diciembre, al cierre de esta edición, Conesa había sido llamado a comparecer ante la Cámara de Diputados para explicar las condiciones bajo las cuales se vendió Mexicana de Aviación y conocer sus planes para Aeroméxico

Ahora en Noviembre 2005 ya ha sido adquirida por al Grupo Posadas por la cantidad de 165 Millones de Dólares, cantidad que es desestimada y considerada por algunos analistas como un regalo, este hecho marca la existencia y aunque parezca inusual decir el cumplimiento de las enmiendas de creación de su controladora CINTRA, si bien es cierto el concepto CINTRA existe hasta la disolución de su nombre fiscal es cierto que ahora frente a la inminente disolución de Cintra y la incertidumbre sobre si la venta de Aeroméxico se presentaría antes de que concluya la actual administración, el pasado 8 de diciembre Andrés Conesa fue nombrado presidente y director general de Aeroméxico en sustitución de Gilberto Pérezalonso. Así, en esa junta de consejo también se cambió la denominación de Cintra a Aeroméxico.

Andrés Conesa, aseguró a Fortuna que la venta de Mexicana de Aviación se realizó en términos justos y tomando en cuenta los parámetros de valuación de compañías aéreas que operan en todo el mundo.

Así, a partir del pasado 16 de diciembre, Gastón Azcárraga, presidente del grupo hotelero Posadas, se convirtió en propietario del cien por ciento de los títulos de Mexicana de Aviación, del cien por ciento de las acciones de la nueva aerolínea de bajo costo Click, del 50 por ciento de la empresa de reservaciones SEAT, del 50 por ciento de la aerolínea de carga Aeromexpress, del 50 por ciento de Alas de México, del 50 por ciento de la compañía Turborreactores y de la mitad de la compañía de reservaciones Sabre.

Por este paquete, el también presidente del Consejo Mexicano de Hombres de Negocios (CMHN) – quien al menos una vez al mes se reúne con Vicente Fox- pagará alrededor de 165.5 millones de dólares.

Objetivo específico Cap. 5 y 6

"demostrar mediante la medición de indicadores económicos en un contexto mundial su afectación antes, durante y después de los eventos del 11 de Septiembre de 2001"

5. SITUACIÓN ECONÓMICA MUNDIAL A RAIZ DE LOS SUCESOS DEL 11 DE SEPTIEMBRE 2001 Y UNA VISIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN

➤ EVENTOS

Los atentados del 11 de septiembre de 2001 (comúnmente denominados como la 9/11 en el mundo anglosajón y el 11-S en España y Latinoamérica), fueron una serie de atentados suicidas que implicaron el secuestro de cuatro aviones de pasajeros por parte de 19 miembros de la red terrorista Al-Qaeda¹ Se dividieron en cuatro grupos de secuestradores, cada uno de ellos con un piloto que se encargaría de pilotar el avión una vez ya reducida la tripulación de la cabina. Los dos primeros aviones fueron: el Vuelo 11 de American Airlines y el Vuelo 175 de United Airlines que habían sido estrellados contra las Torres Gemelas del World Trade Center, un avión contra cada torre, haciendo que ambas se derrumbaran en las dos horas siguientes. El tercer avión secuestrado fue el Vuelo 77 de American Airlines que había impactado contra el Pentágono en Washington DC. El cuarto avión, que habría sido el Vuelo 93 de United Airlines, no había alcanzado ningún objetivo ya que los pasajeros y tripulantes intentaron recuperar el control y, debido a eso, se estrelló en un campo abierto, en Shanksville, Pensilvania.

Aparte de los 19 secuestradores hubo unas 2.973 personas fallecidas confirmadas y unas 24 continúan desaparecidas como consecuencia de los dichos atentados.

Este atentado se caracterizó por el empleo de aviones como armamento, creando una situación de temor mayor en todo el mundo occidental y dando comienzo a la Guerra contra el terrorismo.

Los atentados del 11 de septiembre del 2001 fueron descritos por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas como "*horrendos ataques terroristas*"

Aparte de las dos torres gemelas de 110 plantas cada una, cinco edificios del World Trade Center resultaron destruidos o seriamente dañados, entre ellos el edificio 7 del WTC y el hotel Marriott, cuatro estaciones del metro de Nueva York y la iglesia cristiana ortodoxa de San Nicolás. En total, en Manhattan 25 edificios sufrieron daños y siete edificios del complejo de negocios del World Trade Center fueron arrasados. Más tarde, el Deutsche Bank Building situado en la calle Liberty street y Borough of Manhattan Community College's Fiterman Hall en el 30 de West Broadway tuvieron que ser demolidos debido al estado en que quedaron, que los hacía inhabitables. Actualmente, están a la espera de ser reconstruidos¹⁶ Varios equipos de comunicaciones también sufrieron daños. Sin ir más lejos, las antenas de telecomunicaciones de la Torre Norte cayeron con su derrumbe, mientras que otras antenas de radio de torres colindantes resultaron también gravemente dañadas.

En Arlington, una porción del Péntagono fue severamente dañada por el fuego y el impacto del avión. Al cabo de un rato, una sección entera del edificio se derrumbó.

Efectos Económicos:

Los ataques tuvieron un impacto significativo en los mercados estadounidense y mundiales. La Reserva Federal redujo temporalmente sus contactos con bancos por la falta del equipo perdido en el distrito financiero de Nueva York. En horas se recuperó el control sobre el suministro de dinero, con la consecuente liquidez para los bancos. Los índices bursátiles New York Stock Exchange (NYSE), American Stock Exchange y NASDAQ no abrieron el 11 de septiembre y permanecieron cerrados hasta el 17 de ese mismo mes. Los sistemas del NYSE no fueron dañados por el ataque, pero los daños en las líneas telefónicas del sistema financiero del World Trade Center impidieron que funcionara.

Cuando los mercados reabrieron el 17 de septiembre de 2001, tras el mayor parón desde la Gran Depresión, el índice Dow Jones Industrial Average cayó 684 puntos (7,1%), hasta 8920, en su mayor caída en un solo día. Al final de la semana, el Dow Jones había perdido 1369,7 puntos (14,3%), su mayor caída en una semana. Desde entonces Wall Street permanece protegido contra un atentado terrorista.

La economía del Bajo Manhattan, tercer distrito económico de Estados Unidos, quedó devastada. El 30% del suelo de oficinas (2,7 millones de m³), mucho de ello de clase A, fue destruido o dañado. El Deutsche Bank Building, vecino de las Torres Gemelas tuvo que ser cerrado por los daños y demolido. La electricidad, teléfono y gas fueron cortados. Se restringió la entrada de personas en el Soho y Bajo Manhattan. La deslocalización de puestos de trabajo a Midtown y Nueva Jersey se aceleró. Varias opiniones afirman que los ingresos fiscales de la zona no se recuperarán.²²

Significativas fueron las pérdidas del sector aéreo: el espacio aéreo estadounidense permaneció cerrado durante varios días por primera vez en su historia, y en varios países como Canadá. Tras su reapertura, las compañías aéreas sufrieron una disminución de su tráfico. Se estima que el negocio perdió un 20% de su tamaño, y los problemas financieros de las compañías aéreas estadounidenses se agravaron, dando lugar a una crisis económica

➤ CRISIS DE LA AVIACIÓN MUNDIAL

VISIÓN ESTRUCTURAL

Quisiera hacer algunas meditaciones referenciales al respecto de mi visión sobre el futuro de la aviación y para esto extraje un pequeño segmento del libro de Pablo L. Potenze "¿y donde está el dinero?", antes de proceder a hacer el análisis estructural de esta crisis de la aviación.

"...estábamos a mediados de los años sesenta, los jets habían creado un mundo nuevo, y las empresas aerocomerciales eran el símbolo de un universo feliz, tecnológico y rico. Las oficinas eran lujosas, halagaban a sus pasajeros con regalos de todo tipo y todos querían ser como ellos, no se fijaban en gastos, pagaban generosas comisiones a sus agentes de viajes, pero no nos engañemos, detrás de casi todas las aerolíneas había un Estado que cuando era necesario se hacía cargo de las pérdidas, en nombre del progreso, el prestigio o vaya a saber porque.....después vino 1973, y la crisis petrolera. El mundo dejó de ser feliz, porque los recursos dedicados al placer debieron reencaminarse hacia los países de la OPEP. Y las líneas aéreas fueron las más golpeadas porque acaban de gastar todo lo que tenían en jumbos que volaban vacíos,

hoteles de lujo en lugares exóticos y rascacielos para sus casas matrices. Con el petróleo cuatro veces más caro eso no funcionaba, y de un modo u otro fueron los gobiernos los que pagaron los platos rotos.

¿los pasajeros? Bueno....tuvieron que resignarse a ver crecer las tarifas y achicarse las posibilidades para elegir, son las leyes de la economía.

Desregulación.

Volvamos a las líneas aéreas. Desde siempre vivían de subsidios encubiertos, pero a cambio de esto los Estados limitaban de un modo u otro su crecimiento. Iniciar un nuevo servicio no era fácil.....porque la autoridad que lo concedía sabía positivamente que tarde o temprano tendría que subsidiarlo de algún modo directo o indirecto.

Pero la codicia es grande, y las empresas aéreas, sobre todo las norteamericanas, empezaron a pensar que si bien era bueno tener protección estatal, quizás fuera mejor crecer sin tener un techo, y para eso era necesario romper con el sistema de "oligopolio inteligente" que regla entonces. Así fue que se empezó a hablar de desregulación. El resto es historia conocida, Jimmy Carter aprobó la desregulación actual y nació otro mundo nuevo."

Fue a raíz de la DESREGULACIÓN que el mundo de la aviación comercial a partir de 1973 se vio modificado, y desde entonces la industria ha estado en una franca cuerda floja, si no es un país con su aerolínea de bandera la que se suscribe a los capítulos de quiebra, son otras que piden subsidios, dicha desregulación aportó efectos visibles y que fueron muy populares como que los precios bajaron y la oferta de servicios aumentó, sin embargo en la década de los 70's y 80's los servicios aéreos seguían siendo muy altos con una tendencia a seguir subiendo pese a la ligera recuperación de poder adquisitivo de parte de los pasajeros, en estos tiempos las aerolíneas tradicionalmente eran de capital intensivo (aviones) con largos periodos de amortización, es decir negocio con el que podía lidiar prácticamente el Estado, existió un gran cambio y este fue el de reemplazar el término de "aerolínea propietaria" por el de "aerolínea inquilina" que simplemente alquilan sus aviones y en consecuencia el mercado admitiría nuevos jugadores, mismo que nunca hubieran pensado que esto estaría a su alcance. Ahora los bancos pasaron a ser dueños de los aviones, un capital concreto y de valor comprobado que alquilaban a las aerolíneas, que corrían con todo el riesgo de la operación. Un negocio perfecto para los bancos, que mejoraron su exposición con operaciones más respaldadas, para las aerolíneas, que si eran grandes podían crecer con menos inversión y si eran chicas o inexistentes podían conseguir aeronaves que jamás hubieran podido comprar, y para los fabricantes, que podían colocar su producción sin tantos problemas. Con este sistema financiero el sector aéreo creció de modo espectacular, un año muy bueno para las estadísticas de la OACI, mostraba que las ganancias de alrededor del 3% de la facturación, y esto sin contar los subsidios encubiertos, que seguían existiendo, y las cosas que la OACI como organismo internacional no podía ver, y tampoco las economías querían ver, cuando vino la guerra del Golfo esto fue un golpe fuerte de la magnitud en que se demostró que la industria era estructuralmente débil y estaba expuesta a demasiados factores externos, con la caída de la compañía más grande del mundo Pan American se pensó que era una excepción y que el mundo comercial de las sobrevivientes sería venturoso si contaban con empresarios inteligentes, aunque las cosas si mejoraron, el final de los años 90's vinieron mal. Casi todo el mundo incluyendo a la Unión Europea se había desregulado al estilo de EE.UU., aun así los balances de las aerolíneas no eran buenos, solamente los de los bancos dueños.

Entonces cuando llegó el famoso 11 de Septiembre que objetivamente significó una caída importante en la demanda de pasajes, y un encarecimiento de las operaciones por los costos asociados a las nuevas medidas de seguridad, pero además se convirtió en el pretexto perfecto para disimular las graves fallas que arrastraba la industria y requerir vía préstamos, dinero. Que por supuesto iban a parar como déficit de las arcas de los gobiernos.

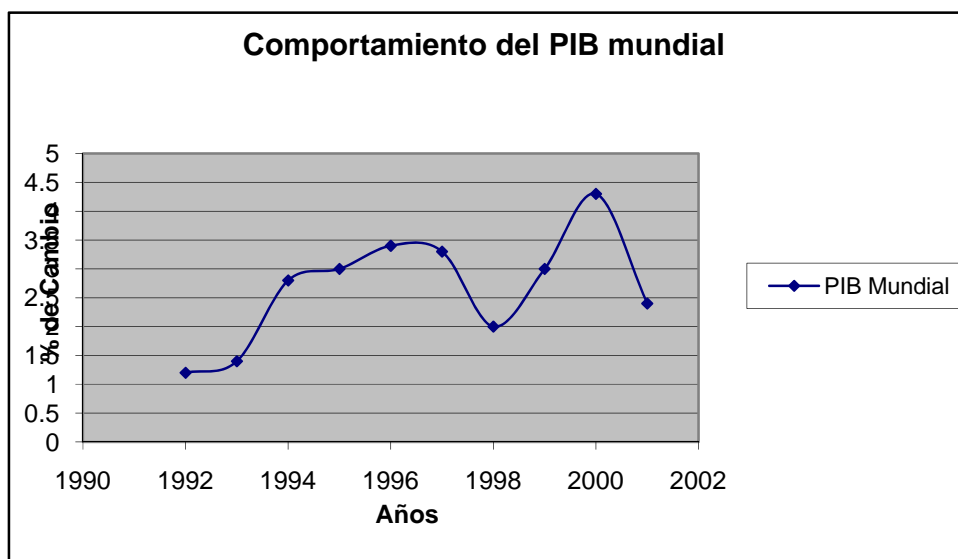
Después de esto las aerolíneas (sobre todo las americanas, que son compañías grandes) cuando a finales de Marzo 2003 una comisión del Congreso de Estados Unidos publicó la noticia de que DELTA Airlines, United Airlines, US Airways, Continental en su total habían hecho desfalcos por unos 68.5 millones en concepto de bonos y salarios incluyendo pérdidas y ley de quiebra de alguna de las ya mencionadas, esto en conjunto a la industria la afecta de manera precisa y medular. El mercado aéreo ha vivido alejado de la realidad económica del mundo y/o de cada país, es decir siempre ha sido una industria deficitaria, mientras la financiación estuvo en manos del Estado, una financiación permitió abracar nichos de mercados legítimos pero que demostró que una financiación barata no puede ni podrá crear empresas fuertes, pareciendo indicar que la industria no ha comprendido el problema, cuando este es que los inversores que apoyan las operaciones que hacen los bancos son inversionistas de corto plazo y volátiles.

En consecuencia encontramos aerolíneas quebradas, otras financiadas y rescatadas por poner un ejemplo podemos observar el siguiente cuadro.

Líneas Aéreas Norteamericanas que pidieron la protección de la Ley de Quiebras en EE.UU.		
Empresa	Fecha	Monto (Miles de Millones de U.S. \$)
United Airlines	2002	22.8
U.S. Airways	2002	8
Continental	1990	7.7
Eastern	1989	4
T.W .A.	1992	2.8
T.W .A.	1995	2.5
Pan American Airways	1991	2.4
T.W .A.	2001	2.1
American West	1991	1.2
Total		53.5

“El año 2001 demostró que la economía mundial experimentó una marcada reducción del crecimiento en casi todas las principales regiones...”⁴⁴, EL PIB mundial aumentó en aproximadamente el 2.5% en términos reales, por otro lado las economías industrializadas, registraron tan solo un aumento de 1.2%, E.U. registró también un crecimiento de 1.2% aunque estos fueron casi 3 puntos porcentuales al año anterior, el crecimiento en los países en desarrollo fue de 4% aunque también este fue un nivel inferior por 1.7% en relación al año anterior. (ver figura abajo)

⁴⁴ Documento para el periodo de sesiones de la asamblea anual, Informe Anual del Consejo 2001 OACI



África logró un aumento del PIB del 3.7%, la economía global de la región Asia / pacífico creció en un 3.6%, con un nivel dado y superior al crecimiento de la economía mundial, y los países en desarrollo de la región ya mencionada registraron un incremento en su PIB medio⁴⁵ de un 5.6%, China creció un 7.3%, el PIB de Japón se redujo en un 0.4%, mientras que las economías nuevas de la región tuvieron un crecimiento medio del PIB de casi el 0.8%, Australia y Nueva Zelanda crecieron en 2.4%.

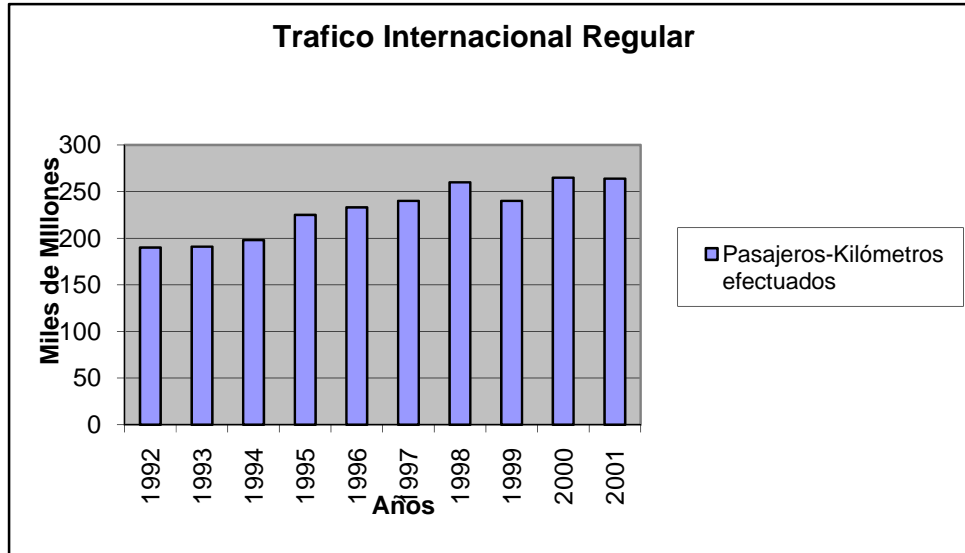
Por otro lado Europa creció en su PIB medio también un 1.9%, casi la mitad de crecimiento del año anterior, los países de Europa Central y oriental crecieron un 3%, la Comunidad de los Estados Independientes (CEI) crecieron en un nivel medio cerca del 6.2%, 2% abajo del año anterior, la región de Latinoamérica y el Caribe con una recesión muy severa aunada a la crisis argentina, el crecimiento del PIB se redujo casi a un .07% es decir 3 puntos porcentuales menos que el año anterior.

La región Oriente del planeta, debido en parte a la caída de los precios del petróleo, la región solo creció 4.5% suponiendo 1 punto porcentual menos al año anterior.

A raíz de esto la estimación otorgadas por la Organización Aviación Civil Internacional sobre el volumen mundial de comercio descendió un 0.2% en 2001, el turismo internacional descendió 1% en 2001, debido a los sucesos del 11 de Septiembre del mismo año. En este mismo año las líneas aéreas contratantes con la OACI transportaron en sus servicios regulares un total aproximadamente 1 621 millones de pasajeros y unos 29 millones de toneladas de carga, las cifras mensuales notificadas sugieren que hasta septiembre de 2001 el tráfico mundial presentaba un nivel constante sin disminuciones drásticas, sin embargo a raíz de los sucesos ya conocidos el tráfico disminuyó en un 4%, en escala regional las líneas aéreas americanas transportaban aproximadamente el 35% del volumen de tráfico (pasajeros, carga y correo), las líneas europeas transportaron el 28%, las líneas aéreas de Asia / pacífico llevaron el 27%, las Latinoamericanas y del Caribe y las de Oriente medio tuvieron solo el 4% cada uno y un 2% para las líneas Africanas

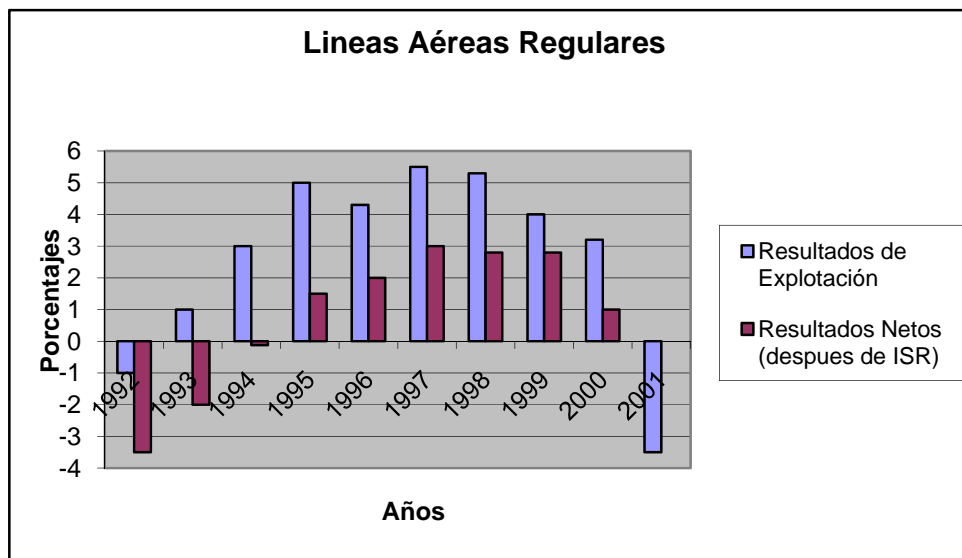
⁴⁵ que es el PIB medio

La información actual muestra que para el 2001 las líneas aéreas regulares de todo el mundo, consideradas en conjunto, registraron pérdidas de explotación significativas, después de 8 años consecutivos de beneficios.



Se calculó que en el 2001 los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados Unidos contratantes con la OACI fueron de 305 300 millones de dólares, y los gastos de explotación de esas mismas líneas aéreas han sido de 316 200 millones (pérdida de 10 900 millones) lo cual representa pérdida de explotación del 3.4% de los ingresos de explotación, cuando en el año anterior existió un ingreso de explotación del 3.3%.

Por otro lado los ingresos de explotación por tonelada-kilómetro se redujeron a 77 centavos el año anterior a 74.6 en el 2001, por otro lado los oferentes de servicios de aeropuertos y servicios de navegación aérea se vio perjudicada en los ya tan mencionados eventos.



Por decir de otra manera también los proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea se vieron perjudicados por los sucesos del 11 de Septiembre, mismo que fueron ligados a la reducción de la actividad de tráfico

Aunque podemos decir que el penoso incidente del 11 de Septiembre de 2001, provocó una reducción de las operaciones no podríamos asegurar que dicho año iba a ser un año con problemas económicos, sino que más bien apuntaba a ser un año lleno de sorpresas, a nivel comercial podemos decir que las guías multilaterales de las líneas aéreas que a fines de 2001 había en el mundo, decía que eran cerca de 781 transportistas que prestaban servicio regulares de pasajeros y que unos 113 de estos prestaban únicamente servicios de carga, si comparamos al año anterior (2000) el crecimiento de transportistas fue de 87 mas, es decir un 12% de incremento, por lo que el medio y la industria estaban esperando tener otro año de números negros en los estados de resultados.

En este año 2001 se observó una tendencia a nivel mundial y esta es la de la privatización de las líneas aéreas de propiedad gubernamental, para este solo 2 compañías lograron la privatización, 40 transportistas de propiedad gubernamental se encontraban en diversas etapas de sus planes de privatización parcial o total, con todo, al parecer el año no ofreció seguridad y dichos planes de privatización se aplazaron debido a la complejidad de los procesos o bien a la situación económica de las empresas o bien simplemente por ambas, a diferencia de la tendencia aumentó la tenencia de acciones de parte de los gobiernos en diversos transportistas privatizados, con objeto de rescatarlos de una inminente quiebra.

En los últimos años del siglo pasado la industria aeronáutica estuvo sujeta a la dirección de las políticas sectoriales, las empresas privadas fueron estatizadas y se cometieron enorme fraudes que dejaron muy dañadas las finanzas del sector.

Posteriormente la situación se agravó con los sucesos del 11 de Septiembre de 2001 en Nueva York y Washington, lo cual "recrudesció" con la guerra de Irak, el ascenso de los precios del petróleo y la aparición del SARS (neumonía atípica), además de que se incrementó el precio de primas de seguros, combustibles (144%), renta de equipo de vuelo y servicios aeroportuarios-que depende de la cotización del valor del dólar⁴⁶-lo que tuvo repercusiones en los precios fijos que las aerolíneas tienen, así como las constantes guerras de tarifas que lo único que provoca es la disminución de la entrada de recursos.

Algunas de las situaciones graciosas de los eventos después del 11 de Septiembre, (fecha que la industria de la aviación se vio severamente golpeada y sobre todo en la región del Norte de América (USA)), fue en esta fecha en que se dio a conocer derivado de un estudio realizado en la universidad de Washington (Washington University) que la pérdida para el mercado estadounidense en el sector aéreo fue de cerca de dos mil millones de dólares en términos de ventas perdidas, y que pese a esta situación algunas compañías (que por cierto son las más grandes de Estados Unidos) como son Delta Airlines Inc., Northwest Airlines, Continental Airlines Inc., otorgaron aumentos de sueldo a sus presidentes ejecutivos, tras los ataques de la ya mencionad fatídica fecha, ¿porque es gracioso?, ¿porque es contrastante? Porque al mismo tiempo que sucedía esto, las mismas empresas hacían de la ley del Equilibrio general, y de la Optimización de recursos una falacia ya que estaban disminuyendo su planta laboral en cerca de 33 mil empleados, la cantidad estimada de los ya mencionados aumentos de sueldo estaba entre los 1.2 y 3.4 millones de dólares, según fuentes como el Instituto de Estudios Políticos (Institute For Policy Studies) y Unidos por una Economía Justa (United For a Fair Economy), en este hecho se puede observar como la brecha de es muy grande entre lo que percibe

⁴⁶ los servicios de la industria están sujetos a las variaciones de dólar debido a.....(explicar)

como ingresos un alto mando y un trabajador promedio, es importante señalar que en el sector del Mercado Estadounidense existieron subvenciones federales de hasta seis mil 900 millones de dólares, por lo que se puede precisar que no es tiempo de aumentos en el sector, así mismo se transgredió un imposición del plan de ayuda del gobierno federal americano, que fue la de la congelación de sueldos como parte esencial.

Por otro lado en Europa en el primer trimestre de 2003, AirFrance (antes de cualquier fusión) anunció ganancias netas de cuatro millones de euros en el primer trimestre de su ejercicio fiscal (2003/2004, Abril-Junio) lo que representó una caída de 97.5 por ciento respecto a los 159 millones del mismo periodo del año anterior, aunque aquí se considera que hubo más elementos que propiciaron las bajas que pudieran ser consecuencia del 11 de Septiembre como fue la guerra en Irak, la neumonía Atípica (SARS) y las huelgas que paralizaron varios días el transporte aéreo en Francia durante mayo y Junio de este año.

Como bien hemos dicho la industria de la aviación después de los eventos del 11 de Septiembre de 2001 entró en una especie de shock, como el mercado de valores puede tener su crack, la industria del transporte aéreo puede tener su shock, por ejemplo para la Aerolínea United Airlines, considerada como la más grande del Mundo y que compartía créditos con American Airlines (antes de la fusión entre AF-KLM...Crear nota de pie), le ha sido particularmente difícil poder responder al reto de ser una empresa sustentable, dicha aerolínea encabezada por Glenn F. Tilton mencionó que dicho evento los llevo a registrarse en la Ley de Quebranto denominado capítulo 11^o.⁴⁷ a finales del año 2002, sin embargo ahora su operación a partir de Julio 2003 pudo arrojar un balance positivo de 35 millones de dólares, que si bien no son suficientes para hacer frente a sus deudas o para resarcir 2 años de pérdidas continuas, en apariencia si podría establecer el primero de varios meses con ganancias, puesto que se alcanzó un factor de ocupación record de 82.9⁴⁸ por ciento. En donde ha logrado reabrir 54 vuelos para operar un total de 3 mil 359 a 117 destinos en 26 países, aunque las consecuencias de esta reorganización y reapertura de mercado tuvo su costo de una reducción de cerca de 38 mil empleados quedando una nómina de 72 mil empleados.

Desde el 11 de Septiembre, ya la aviación americana venía reportando una severa crisis en sus resultados finales y aunque nadie en el mundo se atreve a mencionarlo, es muy probable que las enormes diferencias generadas con el principal distribuidor de las mismas, se aparte de esa realidad económica en la que viven ahora. Estados Unidos está inmerso en un serio problema que se ha venido agudizando desde 1994, primer año en que bajaron las comisiones⁴⁹. Los primeros resultados de esa época fueron altamente satisfactorios para la aviación mundial, las ventas a través de agencias de viajes no solo no decayeron sino que algunas compañías de aviación registraron importantes crecimientos.

En el caso del gobierno americano que por primera vez desde los eventos del ya tan mencionado 11 de Septiembre subvencionó primero por más de 10 y luego 7 mil millones de dólares y la segunda en cerca de 12 mil millones, lo cual solo ha servido como un pequeño paliativo. Sin embargo no todo en el mundo la situación presenta este panorama, hay quienes a través de una muy buena administración de sus empresas han logrado revertir estos malos tiempos en excelentes resultados.

⁴⁷ el capítulo 11. mejor conocido como Chapter 11th. Por su nombre en Ingles, es la instancia de quiebra derivadas de la corte de quiebra internacional abogada por E.U., en ella se registran todas las compañías que no tengan sostenibilidad y capacidad de liquidar sus compromisos, aunque posean la capacidad de seguir operando normalmente en E.E.U.U.

⁴⁸ El factor de ocupación es (explicarlo)

⁴⁹ La comisión de la línea aérea es e estímulo por la venta realizada por un tercero entre la Línea y el pasajero, misma que se otorga en distintos niveles que van ligados generalmente al volumen de la venta.

Un análisis (Reed Bussines) a simple vista muestra que las empresas que lograron revertir la tendencia negativa son las europeas, y que las asiáticas mantienen buenos resultados, llama un poco la atención que la única compañía que presentó utilidades es Southwest ⁵⁰, también Federal Express, solo que esta línea aérea se especializa en el transporte de correspondencia y carga.

Según el IATA PASSENGER FORECAST 2002-2006, que es publicado precisamente por este organismo a nivel internacional explica que existieron señales de peligro en el desarrollo de la industria en 2001, mientras que los eventos del 11 de Septiembre provocaron crisis, hubo fuertes señales antes de que se necesitaban acciones de emergencia en desarrollo de estrategia de negocios, así mismo, podemos decir que los ingresos del grupo de las primeras 150 compañías reportó un crecimiento de ingresos de 346 billones de dólares en 2000, cuando en 1999 fue de 320 billones de dólares, el margen operativo cayó de 5.3% a 4.2%, donde el margen neto fue de 1.1%, lo peor desde que la industria comenzó a recuperarse a mitades de los 90's, pero ahora los ingresos son fuertes y la demanda flotante, pero con costos que crecen exageradamente, en 2001 se comenzó con una lenta economía mundial, los analistas predijeron que las compañías aéreas podrían quedar en números rojos, algunos de los costos simplemente salieron fuera de control de las aerolíneas, en donde el combustible fue el principal problema con un crecimiento constante de 70% aproximadamente en su precio.

También se registraron caídas agudas en los rendimientos, el ingreso promedio por pasajero cayó consistentemente en el año 2001, problemas de presupuesto, gastos de negocios se hicieron presentes e hicieron caer los viajes de negocios, el mercado que recibió el impacto mayor fue el Norte Americano y los transportistas americanos, los costos laborales crecieron, un incremento de 30% para los sindicatos de pilotos también impactaron a la industria.

Las compañías aéreas respondieron hasta mediados de 2001 al lento crecimiento de las economías, los transportistas europeos comenzaron a ser cautelosos al respecto de los resultados esperados de la 2da mitad de año, comenzando con el tema de la reducción de personal, los transportistas asiáticos sintieron el pellizco de la crisis muy fuertemente también ya que se venían recuperando de la crisis asiática de 1997, el impacto financiero para la Asociación del Transporte Americana, quien representa a las más grandes compañías americanas, reportó gastos diarios en la industria por 340 millones de dólares, los 4 días que se detuvieron las operaciones aéreas en todo E.U. tuvo un costo de 1.36 billones de dólares, y aunque basado en la experiencia de la Guerra del Golfo, la ATA (American Transport Association) estimó que el ingreso por tráfico cayó un 60% en 2 semanas después del incidente del 11 de Septiembre, las pérdidas de las compañías americanas fue por cerca de 5 billones de dólares, en donde se vio forzada la asistencia del gobierno como parte del apoyo de recuperación.

Basado en todo esto las compañías aéreas tuvieron que tomar decisiones de todo tipo, incremento de tarifas, cargos por seguridad, reducción de capacidad, reducción de flota, pérdida de empleos, para finales del 2001 se marcó muy claro que la industria sufrió pérdidas sin precedente, la pérdida colectiva neta para el 2001, fue de estimada por IATA en 21 billones de dólares, la peor cifra en la historia de la industria, las pérdidas estimadas del 2002 fue de 7.5 billones de dólares, la recuperación solo fue esperado para el final del año 2003.

La aparición del fenómeno de "Low Cost", en contraste absoluto al resto de la industria, se rehúsa tercamente a ser sometido, las compañías de "Bajo Costo" alrededor del mundo continuaron prosperando, en E.E.U.U.

⁵⁰ Explicar la razón de sus utilidades, empresa de "low Cost"

Southwest airlines, tuvo sustanciosas ganancias a pesar de la crisis, empresas como EASY-JET, RYANAIR, JETBLUE, WESTJET, VIRGINBLUE, estas compañías han superado la crisis y están preparándose para el terreno internacional, estas compañías tratan de emular a través de estructuras de tarifas simples, servicios simples y rápidos.

Sin embargo y aunque existan compañías de estas que definitivamente es un caso de estudio, se vierte un nuevo modelo de acción y estrategia sin importar las condiciones de competencia local, muchos transportistas están tomando muy en serio la manera en que ellos hacen negocios para lograr una estructura que los lleve de nuevo al camino de las ganancias y mantenerse en buen nivel, una de las cosas esenciales que se recomienda es mantener la correlación entre capacidad y demanda, y no adicionar capacidad de respaldo a condiciones de mercado que aun se han dado, los transportistas están haciendo uso de los servicios de terceros (Outsourcing), y adherirse a las alianzas de aerolíneas en el mundo (ver ALIANZAS)

En el siguiente esquema trataré de observar las condiciones esperadas entre el año 2002- y 2006, basados en las tendencias de transporte de pasajeros.

EVENTOS EXTERNOS QUE AFECTAN LA TENDENCIA DE CRECIMIENTO DE PASAJEROS



TRANS-PACIFICO

- ↓ Impacto del ataque terrorista del 11 de Sep.
- ↓ Recesión económica en EU y Japón
- ↑ China continua con su crecimiento de

ATLÁNTICO NORTE

- ↓ Impacto del ataque terrorista del 11 de Sep.
- ↓ Recesión económica en EU y Japón
- ↑ China continua con su crecimiento de mercado

EUROPA

- ↑ Expansión de las compañías de “bajo Costo”
- ↓ Competencia con las conexiones en tren

EUROPA Y LEJAN ORIENTE

- ↓ Pobre crecimiento en Japón
- ↑ Fuerte crecimiento de china
- ↑ Asuntos de seguridad en el sur de Asia

NORTE-SUD AMERICA

- ↓ Recesión en EU y Latino América
- ↓ Serios problemas financieros con muchos transportistas

EUROPA Y MEDIO ORIENTE

- ↓ Serios problemas militares y políticas de corto plazo
- ↑ Continúa la expansión de Dubai como un centro de trafico de

ASIA

- ↑ Rápida expansión de servicio provenientes de China
- ↑ Inauguración del 2do. Tren de la ciudad de Narita para incrementar
- ↑ Incremento del mercado potencial entre CHINA y Taipei

SUD AMERICA

- ↑ Serios problemas en mercados claves
- ↑ Creación de mercados por transportistas fuertes en vecindad con los países

EUROPA Y AFRICA

- ↑ Nuevas redes, incremento de flotas por transportistas importantes
- ↓ Pérdida de rutas debido a quiebra de SABENA y Swuissair
- ↓ Inestabilidad política en mercados claves

PACIFICO SUR Y LEJANO ORIENTE

- ↑ Inicio de operaciones de Bajo Costo entre Australia y los mercados del Lejano Oriente.

EVENTOS EXTERNOS QUE AFECTAN LA TENDENCIA DE CRECIMIENTO DE PASAJEROS



6. PERSPECTIVAS DEL FUTURO DE LA AVIACIÓN COMERCIAL MUNDIAL Y NACIONAL

VISIÓN ESTRUCTURAL

De acuerdo a los informes llevados a cabo por la OACI, la economía mundial comenzó a recuperarse de la marcada desaceleración registrada en 2001, habiendo aumentado el comercio y la producción industrial prácticamente en todas las regiones. El Producto Interno Bruto (PIB) mundial se incrementó en aproximadamente el 3.0% en términos reales, en los países industrializados, el aumento del 1.8% del PIB indicó que se estaba produciendo una lenta recuperación. La economía norteamericana aumento en un 2.5%, casi mas de 2 puntos porcentuales que en el año 2001, el crecimiento del PIB en los países en desarrollo se consolidó en un 4.6% valor superior a la media mundial.

Por otro lado África logró un aumento del PIB del 3.4%, la economía global de la región Asia / pacífico, que tiene la mayor participación en la economía mundial, creció en un 4.8% en 2002, los países en desarrollo de la región Asia / pacífico contribuyeron en gran medida este aumento, ya que su PIB medio creció en un 6.5%. El PIB de China siguió mostrando un firme crecimiento, situándose en un 8% mientras que las nuevas economías industrializadas de Asia registraron una considerable recuperación, con un crecimiento del PIB del 4.6%. el PIB del Japón registró un aumento marginal (0.3%) mientras que las economías de Australia y Nueva Zelanda experimentaron un crecimiento significativo, colocándose en un 4%.

La región europea logró un crecimiento medio del PIB del 1.3% al que la Unión Europea contribuyó en un 0.8% nivel inferior a La media de los países industrializados. Las economías de los países de Europa Central y oriental crecieron un 2.9%, mientras que los países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) experimentaron un crecimiento medio del PIB del 4.8%, nivel inferior en casi un 1.5% al registrado el año anterior.

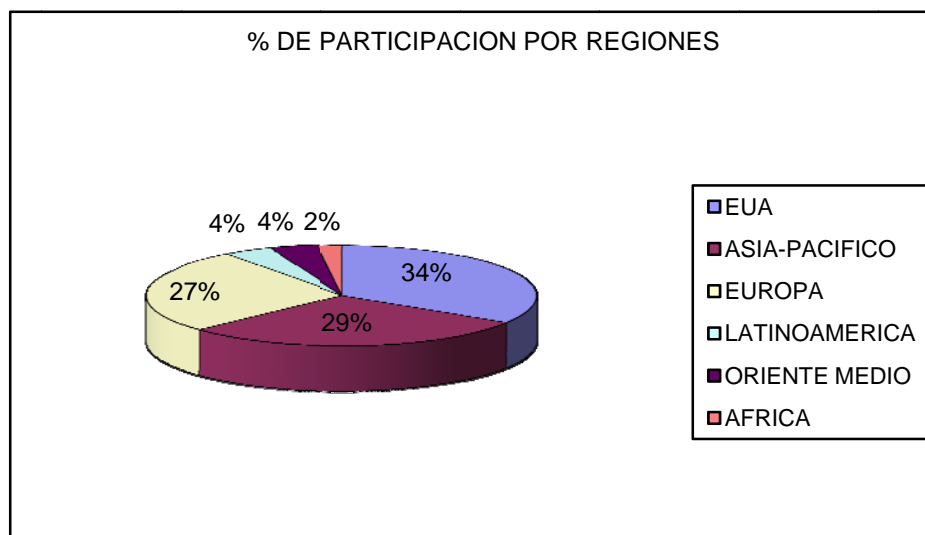
La región Latinoamérica y el Caribe tenía aún que recuperarse de la recesión registrada por la economía mundial en 2001 y de la crisis financiera de la Argentina, habiéndose contraído el PIB de la región en un 0.1%.

La economía de la región Oriente Medio creció en un 3.9%, lo que representaba una disminución por segundo año consecutivo debido a la evolución del mercado del petróleo y a los problemas en materia de seguridad. En general se estima que el volumen mundial del comercio de bienes y servicios creció aproximadamente en un 2.9% en 2002. el turismo internacional creció en un 3.6%, por otro lado las aerolíneas contratantes de la OACI transportaron en sus servicios regulares un total de aproximadamente 1 615 millones de pasajeros y unos 30 millones de toneladas de carga. Tanto el total general como el internacional de toneladas-Kilómetros de pasajeros, carga y correo aumentaron en un 2% respecto a 2001.

En 2002, la capacidad disminuyó en la medida en que aumentaron los coeficientes medios de ocupación, alcanzando los niveles anuales más altos que se hayan registrado nunca, los coeficientes medio de ocupación-pasajeros y de ocupación-peso en todos los servicios regulares (domésticos mas internacionales) aumentaron al 71% y 61% respectivamente.

La grafica muestra para el año 2002 la participación en la transportación de las regiones del mundo (EUA 34%, Asia / pacífico 29%, Europa 27%, Latinoamérica y el Caribe así como Oriente medio 4% cada región, y África 2%)

Sin embargo los datos recopilados sobre el 2002 indicaron que las líneas aéreas regulares del todo el mundo, consideradas en conjunto, registraron pérdidas de explotación significativas por segundo año consecutivo,



después de 8 años seguidos de beneficios, se calculó que los ingresos de explotación de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI fueron de \$312,500 millones de dólares y los gastos de explotación de esas mismas líneas aéreas han sido de \$319,800 millones, lo cual representa unas pérdidas de explotación del 2.3% de los ingresos de explotación. Esto se produce después de unas pérdidas de explotación del 3.8% en 2001.

Por lo que aun verificando los datos anteriores la visión de la industria es ciertamente marginal,. En este mismo año (2002) continua una tendencia a la privatización de las líneas aéreas de propiedad gubernamental, 5 líneas lograron el objetivo de privatización, 40 transportistas se encontraron en etapa de sus planes de privatización, al igual que en el año 2001 los gobiernos salieron al frente para ayudar a sus compañías aéreas y así evitar que estas se fueran a la quiebra financiera e inminente (en el caso de algunas)

Además de los datos estadísticos anteriormente mostrados podemos Mostrar que existe una marcada tendencia a que la industria empiece un juego de mezclas tales que la metodología clásica de combinar gastos y aumentar ingresos se mezclara con la vida de las compañías bajas la metodología de bajo costo "Low Cost"

Siendo el año 2006 la IATA prevé que existirán ganancias después de 5 años de pérdidas, las pérdidas del año 2005 ha sido reducida en el 2006 con un nivel cercano al 47% menos que el ejercicio anterior, sin embargo y aunque existirán ganancias estas estarán seccionadas, regresando al clásico cuento de la sectorización y regionalización las utilidades serán registradas de forma geográfica. Las compañías europeas tendrán 1.800 millones de dólares, las asiáticas tendrán 1.500 millones de dólares, sin embargo las estadounidenses generarán beneficios operativos pero mantendrán estados de resultados en números rojos de 4.500 millones de dólares, las aerolíneas de oriente ganarán 100 millones de dólares.

Desde el 2001 la productividad laboral ha crecido en un 33%, los costos de comercialización y distribución han caído en un 10% y los costos no relacionados con el combustible han bajado 13%, sin embargo y por el alto precio del petróleo el daño económico daña al crecimiento y la rentabilidad.

En el año 2001 el gasto de combustible fue de 43.000 millones de dólares, que representa 13% del costo operativo, en el 2006 la factura se elevó a 115.000 millones de dólares siendo esto un 26% de los costos totales del sector, y aunque las aerolíneas, aeropuertos y proveedores del servicio de navegación tratan de moverse hacia el segmento de bajo costo "Low Cost" las tarifas aéreas siguen incrementando sus niveles, lo cual genera contrapeso ya que las tarifas no funcionan como solidificadores de crecimiento y contar con mayores activos y servicios de instalaciones más grandes tampoco garantizan rentabilidad.

Reducción de costos, economías robustas y un desarrollo de mercados que rápidamente están manejando mejoras en la rentabilidad de las aerolíneas ha caracterizado al año 2006, las pérdidas alcanzadas en el año 2005 que fueron del orden de los 3.2B de dólares, la aerolíneas han administrado mejor el tema del combustible y su consistente incremento de precio, mismo que en el año 2005 se incremento cerca de un 50% con respecto al año anterior, pasando de 61B a 91B de dólares, sin embargo y aunque esto sucedió seguido de este periodo los ingresos de las mismas compañías en el sector crecieron promedio 9%., el combustible en el año 2006 terminó en 112B de dólares

TRES ELEMENTOS DE UNA CORRECTA EVOLUCIÓN

Hasta este momento las cifras no mienten y evidentemente es difícil poder imaginar cómo el sector se moverá, lo que es verdaderamente cierto es que lo hará con dificultad, sin embargo en la medida que se tomen en cuenta 3 aspectos elementales podrá haber una evolución correcta del sector, SEGURIDAD,

EFICIENCIA Y LIBERALIZACIÓN.

La seguridad se ha convertido ahora factor variable de ocupación de las aerolíneas (con su alto costo asociado), la eficiencia determinará la simplificación del negocio y permitirá la reducción del costo sin sacrificar la comodidad en el servicio para los usuarios, y la liberalización que fundamenta la posibilidad de tener un sector exitoso basado en la capacidad de otorgar servicios en mercados de forma combinada con otros entes y estados, el sistema de negociación "Bilateral" esta por quedar obsoleto, y aunque existe una gran corriente que quiere impulsar que los estados deben dejar la negociación de los mercados aéreos y dejarlo a las líneas aéreas, sin embargo la madurez de los mercados y de las empresas aún no lo permiten.

Mientras tanto la economía nacional trata de que la seguridad y la eficiencia no se conviertan en libertinaje en lugar de liberalización, por ejemplo en el mercado aéreo nacional mexicano existen aerolíneas de poca envergadura y/o presencia que en ocasiones pueden hacer la diferencia entre los bajos costos "Low Cost" y la falta de liquidez en el pago de los servicios, por ejemplo Líneas áreas Azteca ha recibido procedimientos judiciales para cobrar adeudos de operación, con esto quizás también los gobiernos deberán de regular no solo el mercado sino la normatividad de todos los involucrados y así evitar que el sector tenga mala administración por carencia de una norma quizás impositiva

7. CONCLUSIONES

Después de haber observado con un poco de detalle este trabajo realizado concluyo que los objetivos Generales / Específicos del trabajo de tesis fueron completados y de esta forma sustentó que:

Los sucesos Internacionales definitivamente afectan la industria de la aviación comercial de forma interna país por país y de forma global, ya que la mayoría de las economías sustentan constitucionalmente que los medios de comunicación y vías de transporte deberán de ser resguardadas de forma soberana, México ha sufrido variantes del contexto aérea como son las controladoras, la carencia de política de gobierno clara y contundente, sin embargo han estado presentes como participantes activos.

De esta misma forma la política de Estado ha contribuido al desarrollo de las empresas aerocomerciales en México, sin embargo concluyendo de forma más específica, dichas políticas han contribuido al Subdesarrollo, ya que en el trabajo pudimos observar cómo van y vienen los agentes del mercado apostando por una industria poco rentable y pese a esto el Estado asigna no más del 15% de su gasto para guardarlo "soberano", simplemente podemos imaginar qué pasaría si los activos, deudas y acciones fueran responsabilidad del gobierno....definitivamente nuestra industria estaría en más riesgo del que actualmente está. Esto definitivamente comprueba y concluye que la economía mexicana a través de los agentes reguladores no han podido determinar el correcto camino de la política aerocomercial y por ellos no poder decidir el esquema adecuado para ofrecer productos en el mercado.

Por otro lado Aeromexico y Mexicana definitivamente sensibilizan al mercado interno con la toma de decisiones, desde el punto de vista económico al ejercer cohesión en la deuda del sistema bancario, desde re-configurar la Ley Federal de Competencia del sector y generar acciones pro-monopólicas dentro de su historia y con esto evitar que los agentes internacionales interesados en la apertura del mercado nacional mexicano se encuentren en desequilibrio con respecto a sus objetivos, aunque vale la pena analizar y meditar que esto por el momento es sano y beneficioso para la industria aérea mexicana.

Al mundo definitivamente quedó marcado económica e históricamente con el antes y después del 11 de Septiembre del 2001, El decrecimiento de cerca de 2.4% del PIB mundial, 20% de contracción del mercado aérea mundialmente son muy buenos indicadores de que estos eventos marcaron nuevas pautas en la forma de administrar los recursos, ya que los seguros y las cuotas de combustible generaron grandes pasivos en los estados financieros de las aerolíneas y de algunos gobiernos, ya que por primera vez en la historia de muchos gobiernos existieron subsidios a las empresas privadas aerocomerciales, siendo un caso importantísimo el del Estados Unidos, ya que nunca se había registrado eventos como este.

ANEXO ESTADÍSTICO Y GLOSARIO DE TÉRMINOS

Aeronaves encargadas

Entre 1992 y 2001, el número de aeronaves de transporte comercial en servicio aumentó en un 39% de 14 919 a 20 771, durante este mismo periodo, las aeronaves de turbo reacción comprendidas en dichas cifras totales aumentaron en un 35% de 12 008 a 16 229 (ver gráfica).

En 2001 se encargaron 990 aeronaves de reacción en comparación con 1553 en 2000 y se entregaron 1 219 aeronaves (en comparación con 1 009 en 2000), a fines de 2001, el número de aeronaves encargadas y pendientes de entrega era de 3 799 en comparación con 3 649 a fines de 2000

El compromiso financiero que representan los pedidos de aeronaves de reacción hechos con los principales fabricantes de aeronaves en 2001 se calculó en aprox. 69 000 millones, en 2001 se registraron 89 pedidos de aeronaves de turbohélice y 109 entregas del mismo tipo de aeronaves.

Aeronaves

Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo, carga o correo

Aeropuerto

Aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves

Aerovía

Ruta aérea dotada de radioayudas a la navegación

Certificado de aeronavegabilidad

Documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.

Certificado de Matrícula

Documento que identifica y certifica la nacionalidad de la aeronave

LAS LIBERTADES DEL AIRE

1ª. Libertad ; es la libertad de volar sobre un Estado extranjero sin aterrizar

2ª. Libertad; es la libertad de aterrizar en un Estado extranjero para fines no comerciales

3ª. Libertad; es la libertad de aterrizar y desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave

4ª. Libertad; es la libertad de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave

5ª. Libertad; es la libertad de transportar pasajeros, correo y carga entre dos Estados extranjeros

6ª. Libertad; es la libertad de transportar pasajeros, carga y correo entre dos países, extranjeros, vía el país de origen de la aeronave

7ª. Libertad; es la libertad de operar entre dos países extranjeros sin efectuar despegues o aterrizajes en el país de origen.

8ª. Libertad; es la libertad tráfico entre dos ciudades dentro de un país extranjero

Aeronaves-días disponibles

Número total de días en que cada aeronave es utilizada durante el año, excluyendo los siguientes:

- Los transcurridos entre la fecha de adquisición y la entrada en servicios
- Los transcurridos desde los últimos vuelos realizados por remuneración antes de que sea retirada de servicio
- Los que están fuera de servicio debido a un accidente grave o modificación
- Los que están en poder de otros
- Los que no pueden utilizarse por decisión del gobierno, es decir, cuando un organismo normativo gubernamental ha prohibido que vuele

Todos los demás se consideran días disponibles

Asientos disponibles por aeronave

Promedio de la sumatoria obtenida al multiplicar el número de aviones por sus correspondientes asientos, todo está dividido entre el número total de aviones

Asientos-Kilómetro disponible

Los ASK´s son iguales a la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de los asientos disponibles en cada etapa de vuelo, por la distancia de la etapa

Capacidad ofrecida por hora de vuelo

Promedio por aeronave que se calcula dividiendo las toneladas-kilómetro disponibles entre las horas de vuelo correspondientes

Coefficiente de Pasajeros

Medida Estadística del tráfico que expresa el porcentaje de utilización de la oferta disponible en la aeronave

Coefficiente de carga de pasajeros

Pasajeros-kilómetros efectuados expresados como porcentaje de los asientos- kilómetro disponibles, o en el tráfico por etapa de vuelo, el número de pasajeros transportados expresado como porcentaje de los asientos disponibles. (véase Coeficiente de Pasajeros)

GRUPOS Y ASOCIACIONES

ACI-LAC	(Airports Council International, Latin America and the Caribbean)
AITAL	(Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano)
CARICOM	(Caribbean Community Secretariat)
COCESNA	(Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea)
IACL	(Inter-caribbean Aeronautical Communications Ltd)
IAOPA	(International Council for Aircraft Owner and Pilot Associations)
IATA	(International Air Transport Association)

IADB	(Inter American Development Bank)
IBAC	(International Business Aviation Council)
IFALPA	(International Federation of Air Line Pilots) - Regions: CAR/East, CAR/West and North America
IFATCA	(International Federation of Air Traffic Controllers' Associations)
MIA-DADE	(Miami DADE County Aviation Department)
NTSB	(National Transportation Safety Board) (DC, MIA, DFW)
NWS	(National Weather Service)
OECS	(Organization of Eastern Caribbean States)
PAHO	(Pan American Health Organization)
PAIGH	(Pan American Institute of Geography and History)
UNDP	(United Nations Development Programme) Field Offices
WMO RA IV	(World Meteorological Organization, Regional Association IV)
CANAERO	(Cámara Nacional de la Industria del Aerotransporte)
ASSA	(Aeropuertos y Servicios Auxiliares)
CINTRA	(Controladora de la Industria del Transporte)
CONAAV	(Confederación Nacional de Asociaciones de Agencias de Viajes)
BSP México	(Bank Settlement Plan)
IATA México	(Internacional Air Transport Association)
OACI	(Organización Aviación Civil Internacional)
SCT	(Secretaría Comunicaciones y Transportes) **
DGAC	(Dirección General de Aviación Civil) **

GRUPOS DE AEROPUERTOS

(los aeropuertos se han regionalizado y organizado en grupo aeroportuarios **RUTA**)

Espacio aéreo establecido por la SCT para canalizar el tráfico aéreo

Servicio de Transporte Aéreo Regular

Es el servicio que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios

Servicio de Transporte aéreo nacional

El que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional mexicano

FICHAS BIBLIOGRÁFICAS Y NOTAS PERIODÍSTICAS

Lunes 20 Oct 2003 Valores y Dinero

Implementa Spirit Airlines nueva ruta hacia Cancún

El presidente de Benito Juárez, Cancún Quintana Roo, Juan Ignacio García Zalvidea afirmó que con el vuelo Fort Lauderdale, Florida, que será operado por la empresa Spirit Airlines "se abren 2 grandes mercados para las influencias de turistas y empresarios a Cancún", García Zalvidea informó que miles de personas de la costa este de Estados Unidos y del continente asiático podrán acceder al Caribe mexicano a un costo menor del que existe actualmente en las rutas de transporte, actualmente se generan más de 3,500 millones de dólares de divisas y se está trabajando para concretar más alianzas que den certidumbre a inversionistas y fortalezcan el desarrollo sustentable del principal destino turístico del país.

Lunes 20 Oct 2003 Empresas y Dinero

Perfiles empresariales

Roberto Mena

Aeroméxico estrena.

Esta semana Aeroméxico comandada por Arturo Barahona recibe el primero de 15 aviones Boeing 737-700 de una nueva generación que le permitirán una importante renovación de su flota. A estas alturas de la persistente crisis de la aviación comercial a nivel mundial, con números rojos por doquier, ya no debería existir duda del porque la aerolínea optó por un compromiso de 500 millones de dólares.

La razón evidente debe de atribuirse a la urgente necesidad de bajar costos de operación y mantenimiento, en comparación con los ya vestuosos DC-9 y MD's que estarán sustituyendo, además de cumplir con las normas de ruido etapa tres que entran en vigor en 2005 en México, EU y otros destinos de la compañía.

Pero debe quedar claro, señala Yberri, que no se trata de un desembolso de 500 millones de dólares, sino que la adquisición de los 737-700 se logra mediante innovadores esquemas de financiamiento a través de empresas como International Lease Finance Corporation y GE Capital Lease Services..

El esquema de financiamiento se conoce como "Sales and Lease Back" que implica que aunque Aeroméxico lo compra de inmediato lo adquiere el arrendador para rentarlos a la aerolínea. Así, el desembolso únicamente se integra por la renta operativa.

Aeroméxico

1º. Septiembre 2003

huelga de sobrecargos VW

El economista lunes 06 Octubre 2003

Los viajes de negocio viven una transformación

American Express afirma que el turismo de negocios ya tocó fondo, y está en recuperación.

Raúl Curiel

Cannes, Francia, American Express aseguró que la crisis del sector turismo de negocios ya t5ocó fondo y se transforma en propuestas como el sistema de viajes interactivos personalizados que representan la luz al final

de túnel, pues ahora las líneas aéreas pueden presumir un incremento sustancial en el promedio de ocupación de los vuelos de negocio de hasta un 90 por ciento.....durante su intervención en el Foro Internacional de viajes (Corporate Travel Global Forum), el directivo reconoció que en medio de una industria de viajes altamente fragmentada, el crecimiento del sector se ha visto severamente afectado y la recuperación ahora representa una gran oportunidad mediante cambios financieros radicaleslos cambios en la industria incluyen la eliminación paulatina de costos como las comisiones entre un agente de viajes y las aerolíneas, un incremento en las llamadas operaciones en línea y las modificaciones de las legislaciones de cada país para poder construir una red global del mercado

EL ECONOMISTA

EUROPA HOY

Viernes 26 septiembre 2003

(Reuters)

ÁMSTERDAM, La aerolínea holandesa KLM y la francesa diseñaron un acuerdo para fusionar sus negocios bajo holding conjunto, informó la prensa local.

Se concreta, la operación crearía al mayor grupo de aerolíneas de Europa, superando a British Airways y también allanaría el camino para KLM, y posiblemente so socio estadounidense Northwest Airlines, se unan a la alianza de aerolíneas SkyTeam

AirFrance tendría entre 80 y 85% de la nueva compañía holding, mientras que KLM poseería de 15 a 20% según la prensa, que citó a fuentes cercanas a KLM y al gobierno holandés.....la compañía cotizaría en las bolsas de Ámsterdam, París y Nueva York.

EL ECONOMISTA

EMPRESA Y NEGOCIO

Ven recuperación en la industria aérea hasta el 2006

Jueves 2 de octubre 2003

Aeroméxico y Mexicana perderán \$1,600 millones este año

A pesar de la crisis aérea, este sector ya muestra signos de recuperación y en este año la actividad aumentara 4% promedio respecto a 2002, afirmó Jorge Luis Moya, presidente de (canoero)

Sin embargo, aclaró que el crecimiento pleno de las empresas de aviación se dará hasta 2005 y 2006, ya que esta recuperación no será a los niveles de años anteriores

Consideró que debido a la crisis en que vive el sector, provocará pérdida para Mexicana y Aeroméxico superiores a los 1,600 millones de pesos en 2003, taca, el grupo aéreo que él representa presentará, en cambio, número negros.

"A finales de año veremos algo de recuperación, fue buen verano, pero no para resarcir las pérdidas que se tienen, hay unas aerolíneas con números negros, pero otras con números rojos," dijo

expuso que la situación ha mejorado, pero la recuperación total se va a dar en dos años. Al respecto rechazó que el gobierno pudiera apoyar a las aerolíneas, "no hay posibilidades de que nos den apoyos

Moya Huerta se refirió a CONTRA, la controladora que agrupa a Mexicana y Aeroméxico

“como CANAERO, no tenemos absolutamente nada, sobre las decisiones de cómo se venden empresas, si le meten capital y demás, eso es algo muy confidencial que está manejando el IPAB . ahí no nos van a permitir de ninguna manera meternos y tampoco lo vamos a hacer nosotros

sobre el tema de seguridad se está tratando que los estados absorban las diferencias y los costos que provocan los incrementos de tarifas, el gobierno al final aportará una parte, pero esto se traduce en el cobro al pasajero que al final de cuentas paga todo, respecto a la banda tarifaria en la aviación que planea la SCT llevar a cabo, considero que se trata de regular el mercado, pero no ha habido nadie quien detenga que podamos ofertar por debajo de los costos. Al final de cuentas necesitamos no una industria regulada. Estamos negociando con el gobierno y realmente es bastante difícil

jueves 02 de Octubre 2003

MEXICANA en negociaciones con Airbus para adquisición de aviones

La empresa europea de aviones Airbus, se encuentra en negociaciones con Mexicana de Aviación para que esta pueda adquirir aeronaves, informó el vicepresidente para América Latina y el Caribe de la compañía, Rafael Alonso, durante un viaje relámpago a México

Explicó que MX tendrá que renovar 20 aviones para los próximos años, por lo que está viendo la posibilidad de llegar a un acuerdo, la adquisición sería vía arrendamiento, adicionalmente Airbus explora nuevos clientes en lo que se encuentran las aerolíneas aviaca, allegro, líneas aéreas Azteca y Aerocaribe

Los 20 aviones de los modelos Airbus 320, tendrían un costo de aprox 500 millones de dólares

Destacó que la compañía francesa ha superado a su competencia (Boeing) y comercializado mas aeronaves a nivel mundial, al sumar 51% del mercado internacional, ya que ha vendido más de 5000 equipos, afirmó que Airbus esta en México desde los años 80, por lo que para la empresa nuestro país resulta estratégico, debido a que parte de su flota está conformada por más de 220 aviones de más de 100 plazas el directivo estimó un crecimiento de 5% anual en el mercado mexicano, ya que si bien las líneas aéreas atraviesan por una crisis económica fenómeno que se da a nivel mundial, hay optimismo ya que dijo, la situación será pasajera y se podrá resolver, “el tráfico aéreo en México es una factor muy importante para el desarrollo económico del país”

Entre 1993 y el año 2002. Airbus vendió en América Latina 146 aviones, cifra que representa 46% del mercado, en la actualidad vuelan alrededor de 4000 aviones de este tipo en todo el mundo, el corporativo europeo ha vendido alrededor de 5000 ya que más del 1000 aviones están por entregarse, se estimó que para el tránsito de AL y el C tendrá un crecimiento global de 4.2% anual en los próximos 20 años. Esto representa una demanda de más de 1300 aviones, cifra equivalente a un promedio de 67 entregas anuales, esto es, un mercado de 87500 millones de dólares

EL AIRBUS 320, 319 y 318 son los aviones capaces de despegar sin limitaciones desde los aeropuertos más exigentes como el de México,

BEIJING

VALORES Y DINERO

29 octubre 2003

TURISMO, LOS RETOS DE LA GLOBALIZACIÓN

Instituciones muy poderosas como la secretaria de la defensa nacional, gobernación y marina, mantienen atorados una serie de cambios incluso cuando sus titulares pudieran incluso coincidir en hacerlos

El secretario de turismo Rodolfo Elizondo tiene allí su mayor reto luego de su viaje por Hong Kong, Beijing, Seúl y Tokio

Hace ya un mes que se pospuso esa reunión de gabinete económico, en donde el centro de la discusión sería el turismo y ahora los temas se siguen acumulando

1. una forma efectiva de aumentar los flujos de viajeros de EU a México, sería autorizando el establecimiento de aduanas de ese país en territorio nacional
2. el asunto del ADS, es decir el reconocimiento de China a México como destino elegible para sus agencias de viajes
3. el DNI controlado por Magdalena carral

ECONOMISTA

EUROPA HOY

12 FEB 2004-02-24

APRUEBAN FUSION KLM-AF

La unión creará la aerolínea más grande de Europa con ingresos anuales por 24, 570 millones de dólares Bruselas, las autoridades antimonopolio europeas aprobaron condicionalmente la fusión entre la aerolínea holandesa KLM y la francesa AF, lo que crearía unas de las empresas más grandes del mundo

Los reguladores de la unión europea (UE) dijeron que el acuerdo podría concretarse si ambas empresas ceden 94 aterrizajes diarios, principalmente en su ruta principal, la de AMS-PAR

AF-KLM conformarán un gigante de la aviación mundial, detrás de UA y AA con ingresos anuales de 19,200 millones de euros (24,570 millones de dólares)

La aprobación de la oficina central de la UE significa que la fusión ha superado su primer obstáculo regulatorio. Aun falta la aprobación de las autoridades antimonopolio de EU, que tienen 30 días para dar una respuesta inicial o anunciar que necesitan más tiempo.

Para obtener la aprobación europea fue necesario resolver problemas complejos tales como derechos de aterrizaje y alianzas con otras compañías. KLM tiene alianzas con la estadounidense NW y CO, AF es uno de los seis miembros de SkyTeam, que incluye a DL

Las 2 compañías han dado garantías de que no fijarán los precios en las rutas largas donde la competencia de otras es mucho menor, como los vuelos AMS y NYC o PAR o DWI

El comisario europea de competencia, Mario Monti, informó que el resultado de este caso "demuestra que largamente esperada consolidación del sector aéreo europeo puede hacerse con un respeto total de las normas de competencia.

El nuevo grupo Air France-KLM se espera empiece a funcionar como tal durante la primera quincena de marzo del 2004, cuando se emita la oferta de canjes publico de acciones, y se convertirá en la primera aerolíneas europea.

EL ECONOMISTA EN EL 2004

Concluyen MX y UA colaboración comercial

Tras siete años MX y UA terminarán su colaboración comercial, regulatoria y de acuerdo de código compartido.

Si se explican los motivos, dijeron que la transición "tendrá menos repercusiones posibles" para los pasajeros, sin ocasionar contratiempos, la determinación se hará efectiva el 31 de Marzo de 2004.

Al analista independientes de aviación, Simón García, afirmó sobre el caso que será una "pérdida muy importante para MX" pues repercutirá en una ligera caída en el número de pasajeros internacionales

EXPERTOS CONAAV

PAG 17

EL CRITICON

Aviación Operadores

Nuevos aires en la aviación mexicana se respiran ya que la alianza entre 2 expertos del tema se ha concretado y están haciendo sus trámites, para obtener sus autorizaciones ante La SCT, para abrir su chartera. Se trata ni más ni menos que de Juan Díaz Cañedo, el otrora director general de CINTRA y de Jaime Valenzuela quien dirigía a Aerocaribe por más de 15 años, el pomposo nombre que se le dará a su empresa es JETLINK y se confirmó que dentro de la sociedad estará Benjamín Nazar y Douglas Jafee.

Quien aportará el soporte de infraestructura aérea propietario de la firma Jet Trand con un flota de 3 MD 82 de 163 plazas, Diez Cañedo aun sigue con su demanda a CINTRA ya que como recordarán al principio de sexenio le dieron orden de desmantelar esta, y a él le dejaron colgado por lo que interpuso una demanda, primero por que no lo liquidaron y segundo porque en su contrato se establecía un% cuando lograra la vta. de AM Y MX, en una de esas hasta se le ocurre invitar a Alfonso Pasquel al nuevo negocio, las puertas se abrirán si todo camina bien para fines de otoño.

CONTROVERSIAS

Carlos Velázquez

Aeroméxico y la salida de Barahona

Martes 24 Feb 2004

La renuncia de Arturo Barahona de la Dirección General de Aeroméxico es reflejo de la difícil situación por la que atraviesa la industria aérea del país, un hecho en el que también influyeron sus diferencias con Rogelio

Gasca Neri el frente de Cintra, la holding bajo la cual operan tanto esta compañía como Mexicana que lleva Fernando Flores }

El presidente de CINTRA no sólo fue alguna vez director de AeroMéxico, sino que coordinó la quiebra de esta compañía en la década de los 90 y se le conoce como un especialista en el tema de la aviación y también, como un personaje de mano firme.

Barahona llegó al cargo con todas las ganas, en la negociación con los sindicatos y ubicaba allí un área de oportunidad para reducir los costos de la empresa, pero en el camino se encontró con series problemas precisamente con las mismas organizaciones gremiales.

Uno de los momentos más difíciles tuvo que ver con el cambio de sistema de reservaciones, para hacerlo a través de una compañía externa, lo que fue recibido con malestar por parte de los trabajadores sindicalizados.

Las consecuencias fueron que no se hizo el trabajo de capacitación idóneo y que el cambio no se realizó con la eficacia deseable, además de que los vínculos con los trabajadores se debilitaron en vez de fortalecerse

De hecho Manuel Reyes medina quien desde el lunes despachó como interino en la oficina de la Dirección General, es un viejo conocido de Gasca Neri

Se trata de un ejecutivo de años de AeroMéxico, al frente de las operaciones, y aunque tiene una formación académica que incluye una maestría, también es visto como uno de esos personajes que se hicieron al fragor de la batalla en las compañías aéreas

Un perfil diferente, al de los dos anteriores directores generales, que se basaba fundamentalmente en la formación académica

Junto con Barahona, el viernes pasado también dejaron sus oficinas Alejandro Yberri quien era el director general adjunto de mercadotecnia y Jorge Weatley, el responsable de sistemas

Otros de los aspectos que influyeron en su renuncia, fueron las diferencias que se tiene en la visión de la compañía

Gasca Neri busca resultados inmediatos pensaba mas en función del mediano y largo plazo, para lograr una venta exitosa de AM, una vez que se dieran las condiciones de mercado adecuadas para la privatización

Como quiera que sea, y en función de que se ratifique o no a Reyes Medina, también vale la pena mencionar que él es un funcionario volcado al tema del servicio que de él dependió aquel exitoso programa que volvió a esta aerolínea la mas popular de México, y que es interesado en dar un mejor servicio al pasajero de clase turista

Resulta que otra de las criticas que internamente se la hacían a Yberri, era el sentido de que había enfocado muy fuertemente su estrategia comercial a la clase premier

Y a la búsqueda de nichos de mercado de alto poder adquisitivo

Descuidando algunas medidas de viajero promedio, por lo pronto hoy se llevara a cabo la junta de consejo de AM donde se anunciará oficialmente la decisión, y el miércoles se sesionara la asamblea de CINTRA luego de que estará más claro el panorama del cual el futuro le depara a esta empresa

BIBLIOGRAFÍA TÉCNICA

1. Airlines International
IATA
International Air Transport Association
August 2003
2. AIRLINE BUSINESS
Strategy for Airline Boardrooms worldwide
Special Report The World Airline Ranking
Sep. 2003. a Reed Business Publication
3. Con Todos y A tiempo
Revista
Preparados para Responder a la Emergencia
Oportunidad de Negocio
AeroMéxico
4. Contabilidad Financiera
Charles Horngreen
Prentice hall
5. Sitio Internet Comisión Federal de Competencia
www.cfc.gob.mx
comisión, legislación y organización
6. CONAAV (EXPERTOS)
JULIO 2003
Confederación Nacional y Asociación de Agencias de Viajes
7. Revista en periodo Trimestral
Ejecutivos en finanzas
México
8. Periódico
EL Economista
Diario 2001-2002
9. Worldwide Statistics IATA
Up dated to 2002
International Air Transport Association
10. Passenger Conference Resolution Manual

- IATA
21ST. EDITION 2001
International Air Transport Association
11. MITA
Multilateral Interline Traffic Agreement
IATA 64TH. EDITION 2002
 12. Prorate Manual Passenger IATA
IATA
International Air Transport Association
 13. ICAO
International Civil Aviation Organization
 14. Airline Coding Directory
62nd. Edition
International Air Transport Association
 15. Passenger Air Tariff
Fares
Western Hemisphere
 16. Passenger Tariff Coordinating Conferences
Resolutions Manual
Composite
Effective 1st. April 2003
International Air Transport Association
 17. Economía Internacional
Teoría y Política
Krugman / Obstfeld
Mc. Graw Hill
 18. Microeconomía
Pindyck / Rubinfeld
Prentice Hall
 19. Macroeconomía (Con Aplicaciones a México)
Samuelson
Mc. Graw Hill
 20. Revista Vértigo Agosto 2003
La Aviación en Aterrizaje de Urgencia
 21. Sitio Internet Secretaría de Comunicaciones y Transportes

www.sct.gob.mx

Noticias

- 22 Globalidad; Una mirada alternativa
Ricardo Valero
Coordinador
Ed. CELAG
- 23 LA CRISIS del CAPITALISMO GLOBAL
La sociedad abierta en peligro
GEORGE SOROS
ED. Plaza Janés
- 24 INFORME; Decisión de la Comisión Federal de Competencia
Sobre la venta de CINTRA
Octubre 2000
- 25 Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006
Objetivo rector 2: elevar y extender la competitividad del país, estrategias pag. 79
Dirección General de Asuntos Jurídicos
Secretaría de Gobernación
- 26 Annual Report 2006
International Air Transport Association