



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN**

**IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA
AEROPORTUARIA PARA LA PARTICIPACIÓN DE LAS
EMPRESAS MEXICANAS EN EL ÁMBITO DE LOS
NEGOCIOS INTERNACIONALES (1995 – 2000)**

T E S I S

**PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN
RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
ELIZABETH LUNA RAMÍREZ**

ASESOR: LIC. RODOLFO VILLAVICENCIO LÓPEZ

MÉXICO 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.

Gracias Dios por permitirme llegar a este día y lograr concretar mí proyecto, agradezco tu compañía, se que estando a mi lado lograré todo lo que me proponga.

Dedico este trabajo a mis padres y hermanos quienes me han acompañado y apoyado en todo momento.

A ti que eres mi mejor amiga y que siempre estas para escuchar y orientarme, gracias Cuquita.

Gracias por enseñarme a ser responsable y ser un gran ejemplo a seguir para enfrentar cualquier situación, por más difícil que parezca, con cariño Vicente

A ustedes mis mejores amigos en quienes confío y han sido un aliciente para seguir en este camino, gracias Oscar y Cesar

Gracias familia, por los esfuerzos que han hecho al apoyarme, por su ejemplo de superación, comprensión, confianza, amor y por creer en mí. Los amo.

**IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA PARA LA
PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS MEXICANAS EN EL ÁMBITO DE LOS
NEGOCIOS INTERNACIONALES
(1995 – 2000)**

INTRODUCCIÓN.....I

CAPÍTULO 1

1.- Los Negocios Internacionales en el Transporte Aéreo.....1

 1.1 Concepto de Negocios Internacionales.....3

 1.2 Antecedentes de los Negocios Internacionales.....7

 1.3 Importancia de los Negocios Internacionales en la actualidad.....12

 1.4 Los Negocios Internacionales y el Transporte aéreo.....23

CAPÍTULO 2

2.- Situación del Transporte Aéreo en el período 1995 – 2000.....33

 2.1 Organismos Internacionales y Nacionales que intervienen en la
 reglamentación del transporte aéreo.....36

 2.1.1 OACI.....37

 2.1.2 IATA.....40

 2.1.3 CLAC.....41

 2.1.4 ASA.....42

 2.1.5 SENEAM.....46

 2.2 Transporte Aéreo Internacional.....48

 2.3 Sistema aeroportuario.....55

 2.3.1 Tráfico Aéreo.....61

 2.4 Infraestructura aeroportuaria.....63

CAPÍTULO 3

3.- Importancia de la Infraestructura Aeroportuaria para la Participación de las Empresas Mexicanas en el Ámbito de los Negocios Internacionales.....68

3.1 Explotación de la infraestructura aeroportuaria por las empresas mexicanas en el ámbito de los Negocios Internacionales.....70

3.2 Beneficios de las empresas mexicanas en el transporte aéreo.....77

3.3 Perspectivas bajo la administración 2000 – 2006.....84

3.4 Proyectos en el sector aeroportuario posterior al 2006.....107

CONCLUSIONES.....115

ANEXOS.....121

BIBLIOGRAFÍA.....122

HEMEROGRAFÍA.....125

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS.....126

INTRODUCCIÓN

La situación mundial se encuentra en constante cambio, de tal forma que en últimas fechas los avances tecnológicos, descubrimientos científicos, automatización industrial, y el crecimiento de la sociedad se presenta con rapidez lo que ha dado como consecuencia que el individuo busque desarrollarse a la par que dichas actividades.

La aviación es una demostración de estos cambios, debido a que el desarrollo de diversos sectores esta involucrado, por ser el principal medio de transporte que ofrece rapidez y seguridad a la sociedad. Asimismo, se destaca por comunicar a los pueblos, estados y naciones lo que permite el intercambio cultural a nivel mundial.

Desde sus inicios ha constituido una fuente de ayuda para el hombre pues al desplazarse con mayor facilidad logra entablar relaciones con el exterior en los distintos ámbitos, como es el caso de las cuestiones comerciales que toman relevancia con la participación del transporte aéreo.

Entre las principales actividades comerciales de importancia para un país se encuentran los negocios internacionales, los cuales han formado parte esencial en el desarrollo de las naciones, ya que es una de las fuentes que generan mayores entradas de divisas para una nación.

Al mismo tiempo, los negocios internacionales siendo actividades comerciales que buscan la rentabilidad en mercados externos, contribuyen en la difusión de la cultura, costumbres y productos que se realizan al interior del país. Es por ello, que su aumento es indispensable, y la participación del transporte aéreo en dicho desarrollo es primordial, puesto que permite mayor desplazamiento entre naciones en menor tiempo y costo.

El transporte aéreo y la infraestructura que lo constituye, además de ser un medio de acercamiento entre distintos países, es una forma de unión entre entidades, con lo que permite conocer distintas formas de vida y consolidación de ideas y necesidades.

La transportación aérea fue una de las primeras tecnologías en tener auge durante el siglo pasado, la cual con ayuda de los científicos, se logró fomentar como uno de los más importantes para el desarrollo de la nación. Con el descubrimiento de los hermanos Wright, los avances en la materia fueron cada vez más innovadores para el país como para el mundo.

A partir de entonces se acumuló una serie de información referente a la vida aeronáutica lo que ha contribuido a su mejoramiento, ya que en la actualidad se busca que los aviones y el material con que se cuenta sean de calidad para obtener un servicio seguro y eficiente tanto para los usuarios como para las empresas que lo requieren como herramienta de trabajo.

Con la aparición de este servicio y su desarrollo, que se presentó en forma constante y rápida, desde aquel primer vuelo de los hermanos Wright, inicio una era de innovaciones en la materia que han permitido la participación del mismo en diversos eventos como fueron los problemas mundiales, mismos que revolucionaron la situación de las naciones en la comunidad internacional.

En ese entonces, el transporte aéreo se utilizó como arma de combate y medio de transportación de provisiones para las naciones afectadas, con lo que se inicia la competencia internacional por el dominio de la tecnología en el ámbito de la aviación.

Mientras tanto los negocios internacionales inician como actividades económicas y tienen auge con estos acontecimientos, debido a que al término de las confrontaciones mundiales la mayoría de las naciones quedaron devastadas, mientras que las potencias ganadoras entre ellas Estados Unidos, aprovecharon esa situación para continuar con ímpetu la carrera comercial que se vislumbraba desde tiempo atrás.

En esta época tuvo mayor relevancia la implementación de un negocio en el extranjero con costos menores y rápido crecimiento por ser un medio de abastecimiento de los recursos perdidos.

Por ello, el crecimiento del transporte aéreo era cada vez mayor, al igual que la implementación de los negocios en diversas naciones, con el paso del tiempo, los negocios internacionales aumentan en forma considerable y las actividades económicas toman relevancia para la vida de las naciones en el mundo, hasta convertirse en un medio indispensable de sobrevivencia.

La aparición del avión hace que este sector sea prioritario para los usuarios y en especial para las grandes y medianas empresas, ya que al realizar negocios internacionales son las empresas las principales beneficiadas por intercambiar sus productos con seguridad en menor tiempo.

El transporte aéreo es considerado como medio de desplazamiento para realizar las actividades económico/comerciales de las empresas y del país en general. Éstas se han intensificado con el paso del tiempo y se vuelven cada día más necesarias para la nación por constituirse como el medio principal de entrada de divisas a los países, al mismo tiempo que se han convertido en un elemento indispensable para el desarrollo de la economía de cada uno.

En el caso específico de México, la transportación aérea se ha consolidado como medio de comunicación entre lugares distantes permitiendo llevar la cultura a regiones alejadas así como otras naciones. Esto ayuda a que las relaciones del país con el resto del mundo crezcan mejorando, no sólo la imagen de la nación, sino también la condición de vida de los habitantes.

Por otra parte, la importancia del transporte aéreo no sólo radica en el intercambio cultura, sino también en que es un medio de apoyo cuando se presentan desastres naturales tales como sismos, incendios forestales, inundaciones, huracanes, etc., ya que a través de éste se traslada a los damnificados, se acude con rapidez a los lugares afectados para proporcionar víveres y ayuda médica.

Durante el siglo XX, México experimentó una gran carencia en cuestiones de transportes y comunicaciones, lo que frenaba en su mayoría la búsqueda de nuevas oportunidades para el establecimiento de negocios con el exterior, puesto que los medios con que se contaba eran de índole rural, además que se presentaban conflictos e intervenciones entre naciones en busca de integridad territorial y política.

Nuestro país no tenía la tecnología necesaria para enfrentar a la competencia externa por lo que se rezagó y aceptó ayuda extranjera. Sin embargo, el desarrollo del sector aeronáutico se presenta durante algunos años de principios de siglo y en 1921 es otorgada la primera concesión aérea a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., que proporcionó el servicio regular de pasajeros entre México y Tampico.

En 1928 se inició el fortalecimiento de la transportación aérea comercial, con lo que se logra el despegue de la vida económico / financiera activa, en nuestro país, es decir, las empresas mexicanas desarrollan sus actividades con otras naciones y se logran introducir productos nacionales en mercados externos.

Por esto, la infraestructura aeroportuaria es de suma importancia, debido a que para las empresas mexicanas es un medio de ayuda en el ámbito de los negocios internacionales, para lograr el posicionamiento estratégico de mercados y rentabilidad en los mismos.

Debemos considerar los elementos y situación que se presenta para la transportación aérea nacional, así como también la participación de empresas extranjeras y la influencia que tiene en el ámbito interno, para entender la actuación de las empresas mexicanas frente a la competencia externa.

Por otro lado, se debe tomar en cuenta que a partir del desarrollo que presenta el sector aéreo se incrementaron las actividades de las distintas compañías nacionales hacia el exterior, mismas que tratan de ubicar y mantener sus productos frente a los de la competencia.

Lo que trae como consecuencia que el transporte aéreo sea una fuente prioritaria en el sector, puesto que, al ser utilizado por las empresas se logra mejorar frente a otras naciones, con lo que se trata de abrir espacios y fuentes de empleo para los nacionales en otras regiones, de esta forma, la utilización del transporte aéreo se ha convertido en un sector importante para el desarrollo nacional.

Las actividades económicas realizadas en México que están encaminadas al establecimiento de negocios fuera de las fronteras nacionales tienen relevancia durante los últimos años, puesto que, tiempo atrás las empresas sólo se dedicaban a emprender negocios en el interior del país, lo que no permitía que sus productos se conocieran en otras naciones, ni se tenía un punto de comparación entre productos lo que no permitía buscar mejorar lo que se ofrece.

Por lo que la competencia que se generaba era entre las propias nacionales, sin embargo, esto no generaba su crecimiento ni del país. Al no conocer otros mercados, no se tenía referencia de lo que la demanda externa requiere. Con el paso del tiempo la situación cambia hasta llegar a nuestros días en los cuales las actividades económicas son uno de los principales motores de la vida de nuestra nación.

Asimismo, incrementó la importancia de la infraestructura aeroportuaria por ello su análisis resulta interesante. El punto central de este estudio se basa en entender la situación por la cual ha pasado el transporte aéreo para lograr convertirse en una fuente de ayuda en la realización de actividades económicas por parte de las empresas mexicanas en el ámbito de los negocios internacionales.

A lo largo del presente trabajo nos enfocaremos en mostrar algunos datos históricos referentes a cuestiones aéreas, así como los principales Organismos que contribuyen al desarrollo del mismo, y la forma en que el transporte aéreo colabora para la captación de divisas.

Se expondrán datos que durante el sexenio 1994 - 2000 fueron importantes en torno al sector aeroportuario y otros del sexenio anterior inmediato, se tratarán cuestiones relevantes sobre los negocios internacionales, por ser éstos el punto de partida para entender la participación aérea en el desarrollo de las empresas mexicanas, por último, se expondrán las principales perspectivas a las que se enfrenta la transportación aérea y los planes que se tienen sobre el sector, al igual que se mostrarán las deficiencias presentadas en los servicios aéreos.

Para lograr lo anterior se ha tomado como hipótesis el siguiente cuestionamiento: El desarrollo de una infraestructura aeroportuaria adecuada y competitiva a nivel mundial con base en inversión privada y la coordinación de acciones conjuntas con el sector público coadyuvará la participación de las empresas mexicanas en el ámbito de los negocios internacionales.

Entre los principales puntos de análisis se encuentran: el número de empresas mexicanas que utilizan los servicios del sector aeroportuario; puesto que al conocer qué empresas requieren el servicio y la forma en que lo utilizan se logrará con mayor facilidad identificar la importancia de la infraestructura en la realización de actividades económicas tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

Por otro lado, se tomará en cuenta el número de destinos más utilizados por las empresas mexicanas en el ámbito de Negocios Internacionales, por ser importante en el desarrollo del sistema aeroportuario, ya que de acuerdo a la demanda de los usuarios inician más vuelos a localidades diversas.

Se debe tener presente que los destinos más usuales son aquellos en donde se realizan diversas actividades tanto económicas como políticas, por lo que considerar tal rubro es vital para el óptimo desarrollo de la infraestructura aérea y de las actividades realizadas a través de ésta.

Otro elemento fundamental es el presupuesto destinado al sector aeroportuario por las empresas mexicanas que hacen uso de los servicios, ya que de acuerdo con lo que se invierte se logra tener mejores servicios así como instalaciones adecuadas para la realización de las actividades en el exterior.

Al mismo tiempo, se estudiará la calidad de la infraestructura empleada por el sector aeroportuario, la competitividad de los servicios en comparación con otros rubros y la importancia del uso de dicho sector para el desarrollo de Negocios Internacionales por parte de las empresas mexicanas

El objetivo general del estudio es analizar la importancia de la infraestructura aeroportuaria durante el período 1995 – 2000, para la participación de las empresas mexicanas en el ámbito de Negocios Internacionales.

Se estudiará desde un enfoque teórico metodológico, que nos ayude a entender la problemática actual que se vive en el ámbito internacional con respecto al sistema aeroportuario y la forma en que influyen para el desarrollo de las distintas empresas mexicanas.

Por lo que, el *estructural – funcionalismo*, será la teoría de estudio en la que basaremos las aportaciones referentes al tema y a través de sus postulados se manejarán los problemas actuales que se refieren a la materia.

Desde el enfoque sociológico de las relaciones internacionales esta teoría se adecua para la interpretación de los problemas actuales que se presentan en la vida moderna, enlazándolos a los postulados estructural / funcionalistas.

El estructuralismo, con sus principales representantes Strauss, Lacan, Foucault y Althusser, aparece en Francia a mitad de los años 50's, mismo que utiliza al lenguaje como clave principal. El filósofo Saussure es quien destaca dicha importancia.

Por su parte, el psicólogo C'Levi Strauss, escribe sobre el mito argumentando que lo importante del lenguaje es lo que se trata de comunicar, tomando en cuenta que las causas externas no importan ya que éstas no afectan de ningún modo, considera solamente las variantes internas. En Relaciones Internacionales es relevante, porque estudia al sistema a través de las estructuras sin olvidar las leyes que las rigen y en virtud de las cuales el significado es transmitido.

El llamado estructuralismo es una tendencia metodológica con algunas relaciones tanto científicas como filosóficas. No es propiamente una doctrina científica o filosófica, ya que descansa fundamentalmente en la teoría de la información, la lingüística y la cibernética.

Pretende una ordenación -y de ahí el concepto de estructura- tanto del saber como de su aplicación concreta. Sólo se ocupa de homologar la realidad de las cosas con el conocimiento de las mismas o de convertir las ciencias humanas en áreas convencionales como las de la naturaleza.

Por tal razón, de esa permanencia de la lingüística dentro de su temática propia es necesariamente vinculable al tema pedagógico, toda vez que de ella se desprende la comprensión de los modelos o paradigmas utilizados en el proceso de aprendizaje y por complemento en la conformación conductual genérica de cualquier conglomerado.

Por su parte, el funcionalismo tuvo surgimiento a finales del siglo XIX y principios del XX, sus iniciadores fueron Spencer y Durkheim quienes se complementaron del conductismo y tomaron como punto de estudio a la biología, pues observa como funciona el organismo y los órganos que lo componen, menciona que si alguna parte no funciona estará mal el órgano y por lo tanto se encuentra mal el organismo, por lo que en las Relaciones Internacionales se estudia a los actores y si alguno falla repercute en el ámbito internacional.

Asimismo, se conoce como una situación de equilibrio - armonía que permite a los elementos del sistema la resolución inmediata de los problemas de desequilibrio que eventualmente pudiese confrontar. Esta corriente teórica visualiza a la sociedad como un sistema constituido de sub - sistemas (estructuras) que trabajan (funcionan) en interdependencia. Cada uno de los componentes del sistema desempeña funciones que contribuyen a la estabilidad y al orden social.

De esta manera, ambas teorías aportan sus postulados más relevantes dando la formación del estructural – funcionalismo, el cual como mencionaron parte de los trabajos del inglés Herbert Spencer (1820-1903) y del francés Emile Durkheim (1855-1917).

Spencer compara las sociedades con los organismos vivos. Semejante a lo que ocurre con el organismo biológico, la acción de una parte del sistema social afecta a otras partes del "organismo social" en su totalidad.

Al igual que la importancia de mantener el equilibrio entre las estructuras y su función, se debe lograr conservar el sistema aeroportuario en una situación semejante ya que si éste consigue un equilibrio y armonía en los servicios que ofrece (contemplando la infraestructura como punto principal), se obtendrá la participación activa de las empresas mexicanas que utilizan estos servicios en el ámbito de los Negocios Internacionales.

Por otro lado, si existe alguna disfuncionalidad en el sistema aeroportuario, esto provocará se inicien controversias generando que el sistema se vea afectado y por ende se perjudiquen las estructuras que lo componen al igual que su funcionamiento.

Debemos destacar que entre los roles que se deben cumplir para el buen funcionamiento del sistema aeroportuario, es la participación por parte del Gobierno en los aeropuertos que le pertenecen a los Grupos Aeroportuarios, en cuanto a la ayuda que debe proporcionar para mantener la infraestructura en condiciones óptimas frente a la competencia exterior.

Por su parte, la iniciativa privada debe continuar con el establecimiento de concesiones en el rubro, asegurando beneficios para el sector que se reflejen en el país. Hay que tener presente, la participación y consolidación que se pretende logren las empresas mexicanas en los Negocios Internacionales la cual se logrará al contar con una infraestructura adecuada para que dichas empresas logren desplazarse de manera exitosa.

El sistema aeroportuario mantendrá estabilidad y control en las estructuras que lo componen al mismo tiempo que se logrará que las empresas mexicanas se vean beneficiadas apoyándose en los Negocios Internacionales, lo que nos lleva a la conclusión de que el sistema principal mantendrá el equilibrio esperado y las estructuras como son la infraestructura aeroportuaria y en general los servicios que se brindan logran un adecuado funcionamiento.

El presente trabajo se dividió en tres capítulos el primero trata sobre la Situación de los Negocios Internacionales y la Importancia de los mismos en el Transporte Aéreo. Se expone la importancia de los negocios internacionales, desde su concepto, lo significativo que es esta actividad, que busca rentabilidad en un mercado y posicionamiento del mismo, y se mencionan los puntos trascendentales para la realización de éste, inicialmente en forma local para después enfocarlo al exterior.

El segundo capítulo se refiere a la Importancia del Transporte Aéreo en el período 1995 – 2000, debido a que dicho lapso es uno de los más significativos para el sector aeronáutico, puesto que en el sexenio del Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, tuvo auge su desarrollo, permitiendo la entrada de empresas aéreas extranjeras a la competencia nacional.

Lo que provocó un cambio drástico en el sistema aeroportuario, también se enuncian los principales Organismos nacionales e internacionales que indican los lineamientos que se deben seguir en el ámbito aéreo, y la manera en que los mismos influyen para la actuación de las naciones en materia aeronáutica.

El tercer y último capítulo tiene como tema central el estudio de la Importancia de la Infraestructura Aeroportuaria para la participación de las Empresas Mexicanas en el Ámbito de Negocios Internacionales. Se mostrarán los principales conflictos y retos a los que se han enfrentado las distintas empresas mexicanas para lograr establecer un negocio en el exterior.

A pesar de que el establecimiento de un negocio al interior de una nación sea similar a lo que se realiza en el exterior, las dificultades son mayores, por lo que se debe tener cuidado al realizarlo y contemplar todos y cada uno de los parámetros que se establecen en el país seleccionado para su desarrollo.

En este último capítulo se explicará la influencia que tiene el transporte aéreo y específicamente la infraestructura aeroportuaria en el establecimiento y desarrollo de un negocio internacional, puesto que a partir de la aparición del mismo, las actividades económicas toman relevancia hasta convertirse en uno de los principales elementos de la vida económica nacional. Finalmente, se expondrán los avances y retos del sector aéreo en la actualidad

CAPÍTULO 1. LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES EN EL TRANSPORTE AÉREO

El presente capítulo tiene por objetivo conocer la importancia de los Negocios Internacionales en los distintos sectores económicos que constituyen una nación; tal es el caso del transporte aéreo, el cual con el paso de los años ha tomado gran relevancia como medio, tanto de comunicación como de enlace entre las naciones y específicamente con las empresas que realizan Negocios Internacionales, ya que permite de manera rápida y eficaz el crecimiento empresarial de un país, así como la participación de las empresas en actividades económicas.

La actualidad responde a una serie de compromisos sociales, culturales y políticos que día con día intervienen en situaciones de índole económica, lo que lleva a reconocer la importancia de las diversas actividades económicas que le dan vida a una nación, y la manera en que, a través de éstas se trascienden las fronteras de los países logrando la internacionalización económica de los mismos.

Los Negocios Internacionales son actividades comerciales y financieras que ayudan a que un país logre un desarrollo óptimo frente a los retos que la modernidad presenta, es por ello que resulta indispensable tener conocimiento de los beneficios que se obtienen al llevar a cabo este tipo de actividades, tanto en el ámbito nacional como a nivel internacional.

La actualidad toma en cuenta los antecedentes más cercanos de las diversas acciones los cuales aunados a los cambios constantes que se presentan toman relevancia al observar los riesgos en los negocios internacionales y tomar decisiones que beneficien a las naciones que los practican.

De esta forma, los cambios que se presentan con el paso del tiempo se reflejan en las distintas empresas encaminando a los empresarios a realizar negocios y dejar de lado la visión de las ventas, ahora se trata de realizar negocios como actividades de primera índole que paulatinamente trascienden las fronteras de las naciones y se convierten en negocios internacionales que permiten conocer la forma en que los distintos mercados internacionales se manejan y con ello tratar de mantenerse a la vanguardia.

Así, se deja la idea de la empresa exportadora, para aceptar la de empresas globales o transnacionales, que a través de los Negocios Internacionales logran un crecimiento palpable con la participación activa de éstas en el intercambio de bienes y servicios entre vendedores y

compradores de países diversos, puesto que en la actualidad ya no se habla de la existencia de una empresa por sí sola, sino que ésta va aunada a un ciclo de trabajo de diversas empresas internacionales, por lo que se permite el intercambio de mercancías.

Con los procesos de integración económica, interdependencia entre las naciones y la globalización que se presenta en la actualidad es necesario que las empresas se mantengan dentro de estos postulados, al mismo tiempo deben lograr participar activamente ante estos retos, estudiando los medios que resulten más apropiados para su desarrollo y crecimiento.

Asimismo, los empresarios deben considerar todos los factores involucrados en el negocio que inicien, y deben tener presente los medios de comunicación y de transporte que de igual manera tienen crecimiento y son una opción para el acercamiento de los países con menores costos, como es el transporte aéreo, que debido al desarrollo que presenta es redituable como medio de enlace para la realización de Negocios Internacionales.

1.1 Concepto de Negocios Internacionales

En nuestros días existen diversas actividades económicas que dificultan diferenciar entre un negocio nacional y los internacionales, sin embargo, estos últimos tienen características esenciales que les permiten destacar de otras actividades, por su trascendencia y alcance.

Todo Negocio se puede definir como las actividades empresariales que pueden ser comerciales o financieras, con el propósito de ser rentables en el mercado y buscan el aprovechamiento óptimo de los recursos disponibles y/o accesibles para una empresa, minimizando costos y riesgos innecesarios y al trascender las fronteras de país se conoce como Negocio Internacional.

Con lo anterior, se tiene que los negocios Internacionales buscan la rentabilidad en un mercado exterior, por lo que resulta indispensable el conocer los beneficios que ofrece todo mercado antes de iniciar actividades, para esto los negocios internacionales se apoyan en disciplinas para su actuación como es la planeación, administración, mercadotecnia, estudios de mercados, etc., actividades que sirven para la realización de negocios internacionales por parte de las distintas empresas.

Entre las características primordiales de los negocios internacionales encontramos que son actividades que buscan ser rentables y lograr el posicionamiento estratégico del mercado; se basan en la planeación para reducir riesgos y estas actividades económicas pueden ser comerciales o financieras.

Los negocios internacionales al ser actividades económicas que trascienden las fronteras presentan modalidades que se inician en el comercio internacional, inversión, crédito, financiamiento, franquicias, licencias para exportar una marca, servicios financieros, asistencia técnica, etc. Con estas modalidades se permite mayor auge a las empresas que realizan dichas actividades puesto que a través de alguna de sus modalidades las empresas logran mantenerse en el mercado meta.

De esta manera debemos destacar que las actividades consideradas como negocios internacionales son muy similares a los negocios locales; sin embargo, cuentan con una serie de dificultades para su realización e integración.

Los negocios Internacionales incluyen:

- “Importación y exportación de mercancías y bienes manufacturados.
- Inversión de capital en bienes de manufactura, extractivos, agrícolas, de transportación y de comunicación.
- Supervisión de empleados en diferentes países.
- Inversión en servicios internacionales como banca, publicidad, turismo, venta al menudeo y construcción
- Transacciones que comprenden derechos de autor, patentes, marcas registradas y tecnología del proceso”¹

Como se mencionó antes, la diferencia entre negocio internacional y local resulta cada vez más difícil de reconocer, pero debemos considerar las características primordiales que los identifican plenamente uno del otro, sin olvidar que el negocio local tuvo que aparecer primero para lograr establecer un negocio internacional.

El iniciar un negocio local ayuda para conocer el ambiente interno al que se enfrenta en el mercado meta como son: requerimientos legales, normas y registros internos que sean importantes. Con esto, se conoce que se requiere para el establecimiento de un negocio internacional.

La similitud radica en que se va a enfrentar a factores equivalentes, con algunos cambios, que dependen del mercado en el que se pretende incursionar, mismo que puede ser desconocido para la empresa, ya que el marco legal, reglas, normas y costumbres serán de acuerdo al perfil de los consumidores de dicho mercado, por lo que es recomendable que en la etapa de planeación de ese negocio se consideren éstos elementos.

Entre los requisitos con que una empresa debe contar para el establecimiento y desarrollo óptimo de un negocio internacional, esta la tecnología que es un elemento indispensable para su funcionamiento para así lograr mantenerse a la vanguardia frente a la competencia.

Al mismo tiempo no se deben descuidar las cuestiones y etapas políticas en las que se encuentre el país, puesto que, pueden ser situaciones relevantes para la aceptación del negocio en el mercado propuesto.

¹ Tagar James H. y Michael C. McDermott, *La esencia de los negocios internacionales*, Ed. Prentice Hall Hispanoamericana, S.A., México, 1993,230pp.

Por otra parte, se deben tener presentes los aspectos ambientales, culturales y la competencia existente por desempeñar un papel primordial para el establecimiento del negocio en mención.

En este sentido, la utilización de estrategias de comercialización adecuadas para el incursionamiento en un mercado externo es de vital importancia, puesto que, al contar con planes que cubran los requerimientos y necesidades tanto del negocio como del mercado meta, se lograrán los objetivos planteados en cuanto al establecimiento y desarrollo de los negocios en otro país.

De esta manera tenemos que “los negocios internacionales son el estudio de las transacciones que tienen lugar en el extranjero para satisfacer las necesidades de los individuos y organizaciones.”²

Por lo anterior, estas actividades económicas pueden considerarse comerciales al hablar de importaciones y exportaciones, así como la inversión directa realizada por compañías internacionales, las cuales centran sus acciones principalmente en el estudio de las grandes empresas multinacionales o las llamadas transnacionales, que tienen sede en un país y filiales en otro en donde realizan distintas operaciones.

Las empresas transnacionales por su extensión y magnitud centran en su interior las principales actividades de comercio internacional, así como las inversiones mundiales. La aparición de este tipo de corporativos ha incrementado durante el último decenio, pues se han realizado inversiones con grandes cantidades de miles de millones de dólares en el extranjero con el fin de iniciar y mantenerlas.

Las grandes empresas dieron aparición a sus actividades en países industrializados centrandó su creatividad en mercados capaces de apoyar en su desarrollo. Asimismo, otras han preferido incursionar en regiones subdesarrolladas o en vías de desarrollo por contemplar a éstas como puntos de partida para la realización de negocios internacionales adecuados.

Los negocios internacionales tienen trascendencia pues no sólo se centran en grandes corporaciones, sino también toman en cuenta a negocios y empresas pequeñas, y a pesar de ser considerados como fuentes del sector de poco impacto comercial son quienes generan la mayor parte de los empleos trabajando de manera conjunta con las multinacionales.

² Rugman Alan M. y Richard M. Hodgetts, *Negocios Internacionales. Un enfoque de administración estratégica*, Ed. Mc Graw Hill, México, 1997 p. 4.

Los negocios pequeños se vuelven importantes ya que forman parte de las multinacionales, puesto que la economía maneja un enfoque global en el cual día tras día las naciones se encuentran íntimamente relacionadas a través de sus principales empresas y actividades económicas.

Es por ello, que las empresas sean grandes o pequeñas deben mantener los recursos indispensables y necesarios para lograr ser competitivos frente al resto del mundo, puesto que actualmente estas actividades toman mayor relevancia, y para lograr mantenerse en el juego de la competencia económica mundial deben considerar a los negocios internacionales como instrumento fundamental para su desarrollo.

Es decir, las empresas nacionales deben implementar su desarrollo de manera local cumpliendo con las normas establecidas, y una vez que logren poderío en este ámbito, deberán incursionar a nivel externo buscando estar a la vanguardia frente a otros negocios para mantenerse como transnacionales.

1.2 Antecedentes de los Negocios Internacionales

Desde los inicios de la humanidad el hombre vio la necesidad de intercambiar comunicación con otras tribus o grupos, lo cual se consideró como prioritario por constituir el primer paso para que se relacionara con otras regiones.

Este proceso es importante puesto que, a partir de que los hombres se comunican entre sí, logran entender que tienen en su poder pertenencias que pueden ser de utilidad para los otros grupos, y de esta manera inician los primeros pasos de intercambio de productos precarios utilizados para cubrir necesidades primarias.

La necesidad de asociarse llevó a buscar la forma de entablar comunicación entre diversas regiones y a través del intercambio de un objeto compartió riesgos y recompensas para beneficio mutuo.

Primeramente, se logran cambios de comida y utensilios de trabajo, después utilizan metales de acuerdo a la zona en que viven y se establecen patrones, en el principio era comida por comida, después fue comida por determinados metales; hasta llegar a otorgar valor a esos metales para convertirlos después en la moneda con que se pagarían los bienes, esto se realizaba entre grupos y la mayoría de las veces influía la cercanía geográfica en que se encontraban.

Con el paso del tiempo y con el propósito de cubrir cada día más sus necesidades inician los intercambios entre distintos lugares y aún cuando los separaban grandes distancias trataban de cambiar mercancía por mercancías o por el patrón establecido en metales.

De esta forma, se logran patrones de intercambio y llegar al establecimiento de negocios entre regiones de un país, posteriormente se utiliza el llamado comercio entre naciones.

Esta actividad no sólo se manifestó en un país o en una región, ya que desde que los viajeros de épocas medievales decidían aventurarse en recorridos internacionales de índole comercial buscaban financiamiento y participación de otros en dicha travesía.

La inquietud del hombre de cruzar las fronteras internacionales se conoce desde tiempos remotos, un ejemplo de ello son los comerciantes de Mesopotamia, Grecia y Fenicia que desde años antes de Cristo inician esta práctica comercial a través de la utilización de barcos mercantes y

con representantes extranjeros que eran enviados para realizar los negocios.

Es así, que la *British East Company* establece en 1600 sucursales extranjeras en Asia, siendo una de las primeras empresas mercantiles que se interesan en internacionalizar sus productos y actividades. Siguiendo esta idea empresas holandesas inician sus actividades hacia Oriente mientras que los estadounidenses inician sus actividades en el siglo XVIII en diversas zonas.

Estos son ejemplos de la inquietud que ha manifestado el hombre, desde los primeros años de civilización, para comerciar e intercambiar productos de lugar en lugar y de país en país; esto con el fin de obtener ganancias que pueden ser en igual o desigual medida para las partes involucradas.

De esta manera, gradualmente el comercio inició a tener mayor auge con el transcurso del tiempo, en el caso del Mediterráneo se manejó bajo el control de Grecia, por ser éste el líder en diferentes aspectos en la región. Tiempo después se presenta la especialización y producción en gran escala en ese país.

Con el paso del tiempo Roma toma gran auge en las actividades de intercambio comercial y maneja negocios internacionales en gran medida, con la decadencia de este imperio la sede de poder en este ámbito pasa a manos de Constantinopla. En general, Europa perdió influencia en el comercio internacional por encontrarse en una etapa no muy óptima para desarrollarse.

Sin embargo, por su trascendencia Europa vuelve a ser el eje de importancia de actividades comerciales durante diversos años hasta el siglo dieciséis ya que a partir de este momento España y Portugal se vuelven el centro de atención para continuar con tales actividades.

En esta etapa, considerada mercantilista se maneja la idea de ganar dinero a costa de otras naciones, es decir, se comprometen diversos países como Francia, Holanda e Inglaterra a dirigir el intercambio de mercancías en una forma con mayor especialización, basándose en la etapa más precaria del capitalismo. Esto es, engrandeciendo al estado y manteniéndolo como eje principal de las actividades económicas, con lo que, se manifiesta una gran dependencia hacia dicha entidad.

Situación que se presentó durante un gran lapso, siendo la Revolución Industrial el proceso que incluye nuevos e innovadores métodos que se inician en Inglaterra y se expanden de manera rápida por Europa y al resto del mundo, los que dan el inicio al desarrollo comercial en el ámbito mundial³.

En el período entre guerras los estados europeos se devastaron por las pérdidas del conflicto y los Estados Unidos logran mayor poderío tanto político como económico, convirtiéndose de esta forma en una nación estable y poderosa aumentando cada vez más la inversión extranjera directa de estas empresas en el establecimiento de sucursales en el exterior.

En el siglo XIX inicia el auge de las empresas estadounidenses al lado de otras empresas importantes que aparecen como las llamadas empresas multinacionales, siguiendo el curso del desarrollo comercial es hasta el siglo XX cuando varias compañías inician funciones generales como grandes negocios establecidos en su país y con instalaciones de las mismas que establecieron en distintos países o regiones.

Entre las diversas empresas establecidas en el extranjero que aparecieron en este tiempo se encuentran Singer Sewing Machine, National Cash Register y Burroughs, Parke – Davis y Ford Motors Company, tiempo después aparece General Motors y Chrysler.

Con lo anterior, tenemos que las empresas inician sus actividades durante una época de auge para las mismas. No debemos olvidar que antes de la Primera Guerra Mundial los movimientos de capital estaban relacionados con los de la población fuera de Europa como eje principal de las actividades.

En los años 50's estas acciones toman mayor importancia en los Estados Unidos de América. Al mismo tiempo grandes corporaciones inician actividades económicas que llevaban a cabo la realización de negocios internacionales.

En la década de los 80's los negocios internacionales aumentan sus actividades a través de la llamada triada constituida por Japón, Estados Unidos y la Comunidad Económica Europea, países que desde la década anterior mantenían gran influencia en las cuestiones económicas del ámbito mundial.

³ Idem.

Para los años 90's continua el dominio de la triada en las actividades de los negocios internacionales y se buscan oportunidades de mercado por parte de sus integrantes dirigidos a otras áreas geográficas.

Con el paso del tiempo y el desarrollo económico y tecnológico que se manifestó, los negocios internacionales se han incrementado en las principales corporaciones. Primeramente, en las grandes potencias como Estados Unidos de América, Japón y Europa, lo que constituyó nuevas formas de unión económica para las naciones, hasta enfatizar en los cambios impuestos por las corporaciones establecidas con las reglas de un liberalismo económico mundial.

Se pueden mencionar tres etapas en el crecimiento de los negocios internacionales:

“una de ellas se puede acentuar con la aparición de las multinacionales estadounidenses e inglesas, con la concentración de la explotación del petróleo y diversas materias primas.

La segunda se engloba cuando dieron inicio a sus actividades las compañías de Europa Continental y del Japón, lo que trajo consigo que tomaran poderío en la escena internacional y las empresas anteriormente establecidas disminuyeran en sus actividades.

La última etapa establecida por las firmas europeas y su gran auge que día con día es mayor en cuanto a la inversión extranjera directa se refiere”⁴.

Esta actividad se ha intensificado en gran medida con ayuda de diversos factores como la tecnología, medio ambiente y patrones culturales. De esta manera, la internacionalización de los negocios entre las naciones se ha desarrollado con gran rapidez.

El crecimiento constante de los negocios internacionales se ha desencadenado a lo largo de la historia y con ésta se han manifestado distintas etapas de importancia para el comercio, lo que llevó a la aparición del intercambio de mercancías y productos entre los países.

Las actividades económicas internacionales han significado un gran paso en el desarrollo de las transnacionales, así como de las multinacionales debido a que han logrado invadir los distintos mercados internacionales dando a conocer sus marcas y productos y llevando a éstos a la internacionalización.

⁴ Lawrence Gitman J. y Carl McDaniel. *El mundo de los negocios*, Ed. Harla, México, 1995, p 8 – 10.

A lo largo de la historia han existido barreras políticas, económicas y financieras que han interferido en la formación de empresas para que sean productivas y eficientes, deteniendo al mismo tiempo la aparición y desarrollo de los negocios internacionales como actividades de desempeño empresarial en el ámbito mundial.

En el caso de México, las empresas han tomado en cuenta esta situación y se ha permitido la entrada de la inversión extranjera en el país, tratando de aportar algo al otro participante y tomando los mayores beneficios de la acción iniciada.

Sin embargo, con el ingreso de las empresas externas, México debe tener presente que las empresas nacionales requieren unir esfuerzos con más intensidad para lograr combatir ó en su caso igualar dicha competencia; al mismo tiempo que se logren generar actividades económicas productivas para el mejoramiento del país.

Esta situación ha sido conveniente ya que al mismo tiempo que ingresó la inversión extranjera las empresas mexicanas se han posicionado en otros mercados y con ello los grandes corporativos, conocen otra competencia lo que les permite buscar mantenerse a la vanguardia, con ayuda de la tecnología y los medios necesarios.

Mientras que para las medianas y pequeñas empresas el hablar de negocios internacionales no ha resultado del todo benéfico, puesto que en su mayoría han desaparecido o han formado parte de las grandes empresas.

Los negocios internacionales son actividades económicas y financieras, que a través de la utilización óptima de los recursos con que cuentan las empresas, logran diversos beneficios en distintas ramas, y con la ayuda administrativa que proporcionan llevan a una mejor utilización de los elementos con que cuentan, lo que ha permitido que en el ámbito local inicien actividades que posteriormente sean óptimas en mercados internacionales.

Lo anterior nos lleva a entender que la aparición de los negocios internacionales y su crecimiento a lo largo de la historia ha significado un punto de partida para las actividades económicas encabezadas por las distintas empresas transnacionales, y que de igual manera que en la antigüedad la actividad comercial es un elemento importante para el inicio del desarrollo del país.

1.3 Importancia de los Negocios Internacionales en la actualidad

Los negocios toman auge a partir del intercambio de mercancías que pretende hacer el hombre de manera estructurada en los inicios de su existencia, originando que estas actividades tomarán importancia para las empresas y para los países; con ello se internacionalizaron generando las actividades comerciales externas que actualmente se conocen.

La situación que se vive en nuestros días reconoce y toma en cuenta los antecedentes sumándolos a los cambios que se han presentado a lo largo de la historia. Por ello, el intercambio de bienes y servicios entre compradores y vendedores de diferentes países ha generado una serie de estudios comerciales, logísticos, administrativos y de planeación en los mercados externos para el establecimiento de un negocio internacional.

La integración económica que se ha manifestado durante los últimos años es uno de los principios básicos de entendimiento que se ha buscado por parte de las empresas para tener conocimiento de las actividades económicas actuales y realizarlas de manera conjunta, puesto que la situación por la que atraviesan estas actividades es de importancia para lograr optimizar el intercambio general y llevar a cabo la realización de negocios internacionales entre las naciones a través de sus empresas.

Las transacciones internacionales que se basan en la modalidad de importación y exportación, así como la inversión en distintos países por parte de empresas externas son cada vez más relevantes para los empresarios y en general para las naciones, ya que, a través de estas tendencias se establecen con más rapidez las actividades económicas externas dando como resultado el desarrollo tanto de las actividades productivas actuales así como de los mercados considerados como meta.

Esto se debe a la internacionalización que tienen los productos en los diferentes mercados, dando a conocer los beneficios que traen las mencionadas actividades económicas, no sólo para los empresarios, sino también para el país expandiéndose a la economía mundial.

Las actividades comerciales se han internacionalizado de manera tal que hoy en día se engloban de manera terrestre, dejando de lado la idea de actividades exclusivas entre dos naciones.

CUADRO NÚMERO 1

Megatendencias

En el pasado	En la actualidad
Era industrial	Era económico/comercial
Naciones	Bloques regionales
Comercio Internacional	Negocios
Feudalización económica	Globalización económica
Mundo bipolar	Aldea global
Poder del dinero	Poder del conocimiento
Estabilidad	Flexibilidad laboral
Organización simple	Organización compleja
Pensamiento lineal	Pensamiento sistémico
Comunicación persona a persona	Comunicación en línea
Cambios por generaciones	Cambios permanentes
Trabajo humano	Desarrollo tecnológico

Fuente: A. Ledesma Carlos, *Nuevos principios de Comercio Internacional*, 5ª edición, Ed. Macchi, Argentina 1997, 369 pp.

Los diversos cambios políticos y económicos, los avances tecnológicos, así como la reacomodación europea y de la Unión Soviética han generado una nueva visión en cuestiones comerciales para lograr una integración económica mayor, es decir, la llamada globalización de las actividades económico/empresariales.

Las diversas compañías se están basando en acciones económicas en las cuales pretenden extender su campo de lo nacional a lo internacional. De esta manera, las empresas tienen que buscar en el mundo compradores, proveedores, socios, trabajadores, inversiones y finanzas.

En el globo terrestre económico/empresarial que se maneja no sólo entra en juego con las grandes empresas sino también con socios pequeños, tomando en cuenta que las condiciones son desiguales las ganancias lo serán también.

Las empresas multinacionales son el principal eje de estudio de los negocios internacionales, por lo que resulta interesante conocer su forma de operar y de llevar a cabo dichas actividades. Las multinacionales mantienen su sede en un país determinado al mismo tiempo que realizan operaciones en otro u otros países.

Las filiales de estos corporativos son sensibles a fuerzas ambientales como los competidores, clientes, gobierno, instituciones financieras y proveedores. Factores que se presentan tanto en el país de origen de la multinacional como en los países en donde se ubican las filiales. Sin embargo, se desarrollan bajo una visión estratégica común; de esta forma se encuentran integradas y no se despegan de las ideas de la multinacional.

La actual situación económica internacional implica distintas y nuevas demandas como es la capacidad de negociar y los planes que se utilicen para lograr la negociación. En éstas se dan etapas de competencia que se manifiestan tanto de manera local como en el ámbito global. Dinámicas prometedoras para el futuro de las compañías al buscar ideas de calidad y desarrollo interno para llevarlo a toda la sociedad internacional.⁵

Así, para algunos empresarios el paso entre el negocio local y el externo se vislumbra con dificultad, puesto que en ocasiones no han tenido experiencia internacional y no saben a lo que se enfrentan, ya que existen múltiples diferencias desde el idioma, hasta el adaptar las actividades al ámbito externo en el que pretenden incursionar.

Esto porque siempre se han enfocado al ámbito nacional, y no cuentan con la habilidad y confianza necesarias para iniciar actividades en otro lugar. Por lo que dichas acciones se vuelven difíciles, desconocidas y peligrosas lo que lleva a la negociación a convertirse en riesgo más que en beneficio.

Sin embargo, en las últimas décadas las cuestiones empresariales en el ámbito internacional se han manejado como una extensión de la práctica de sus negocios locales y se manejan con confianza asumiendo riesgos que han generado sean exitosos al exterior.

⁵ Idem.

Los negocios internacionales se llevan a cabo a través de distintas fuerzas comunes, por interrelacionarse diversas costumbres, que deben ser tomadas en cuenta para que la actividad iniciada sea reconocida y permanente en mercados externos.

El factor cultural es vital para los negocios internacionales, sin embargo, no es el único que se debe considerar para la realización de los mismos, puesto que, hoy en día estas actividades se enfrentan a diversas barreras como es el proteccionismo de los mercados extranjeros, las prácticas comerciales injustas de otras naciones, los fracasos en la cooperación internacional y el deficiente sistema educativo con que cuentan algunas naciones.

Los negocios internacionales son acuerdos difíciles de llevar a cabo, puesto que pueden fracasar, aún cuando tengan el apoyo de instituciones competentes, y tengan los recursos necesarios para realizarlos. La diferencia entre el éxito y el fracaso de un negocio en el ámbito internacional es contar con las habilidades necesarias, tanto para realizar la negociación como para desenvolverse en el mercado, manteniendo en condiciones necesarias las mercancías y productos que se ofrecen.

Es por ello, que se deben tomar en cuenta factores que resultan esenciales y permiten el establecimiento de un negocio en el ámbito externo como es la cultura, situación política, barreras arancelarias, los posibles convenios internacionales celebrados al respecto, la actitud de la competencia, etc. Estos deben ser evaluados y considerados para el buen desarrollo del negocio en el mercado establecido.

La actualidad propone un campo en donde las empresas que realizan negocios internacionales deben tomar en cuenta diversas situaciones que son esenciales para lograr tener éxito en esos negocios, por lo que, el estudio de las fortalezas y debilidades, así como las amenazas y oportunidades a las que se enfrenta la empresa son indispensables y se deben considerar en el momento en que se trata de iniciar algún tipo de negocio, para lo cual se recomienda una evaluación preliminar de la situación tanto de la empresa como del posible mercado meta.

De esta manera, se logrará tener información reciente acerca de la situación de la empresa y se encontrarán las posibles tácticas y estrategias utilizadas por la competencia existente, permitiendo esto un estudio profundo y el éxito del negocio internacional será asegurado.

En años anteriores se pensaba que la única opción que tenían las empresas para incursionar en el ámbito externo e internacionalizar sus actividades era a través de iniciar prácticas de comercio internacional. Esto

es, llevar a cabo actividades de exportación e importación (intercambio de bienes) con empresas extranjeras, sin embargo, con el paso del tiempo han aparecido múltiples alternativas que se utilizan para lograr la internacionalización de sus productos y no dejar la actividad meramente como intercambio de bienes.

Esto se debe a que “la apertura económica regional nos ha puesto frente al forzado análisis de las asimetrías entre los mercados emblocados o integrados. Cuando se aplica ese análisis es posible ver oportunas ventajas relativas en una plaza distinta a la actual”.⁶

Las actividades económicas han iniciado un nuevo sistema basado en el intercambio de ideas, productos, mercancía y mano de obra, puesto que cada empresa cuenta con instrumentos distintos para su crecimiento y establecimiento en mercados externos. Se deben tomar en consideración las nuevas etapas y conceptos que han aparecido con el implemento de los negocios internacionales en las actividades empresariales actuales.

En las últimas décadas el fenómeno denominado migración empresarial; que se traduce como “la acción que encaminan las empresas, que para no perder la fortaleza del conocimiento del producto o mudanza del rubro se decide migrar con o sin personal”⁷; ha contribuido a establecer las bases internas que rigen a las empresas para después lograr la realización de negocios en el exterior.

CUADRO NÚMERO 2

Estructura de los negocios

Rubro	%
Servicios	46
Comercio mayoristas/minoristas	18
Otros	14
Construcción y mantenimiento	13
Finanzas, seguros, bienes raíces	9

Fuente: J. Gitman, Lawrence y Carl McDaniel. *El mundo de los negocios*, Ed. Harla, México 1995.936pp.

⁶ A. Ledesma Carlos, *Nuevos principios de Comercio Internacional*, 5ª edición, Ed. Macchi, Argentina 1997, pp 5.

⁷ Idem.

Uno de los puntos prioritarios son las necesidades de los usuarios que se deben considerar y tratar de mantener satisfechas a través de la rápida fabricación de los productos para lograr la aceptación de los mismos y su expansión en el ámbito externo.

Las empresas se deben mantener cerca de los usuarios para así lograr que se desempeñe su labor económica de manera eficaz, con el apoyo de la tecnología por ser ésta un factor indispensable para los objetivos de la empresa a través de la adquisición de los productos.

Asimismo, no debemos olvidar que la inversión directa es un punto importante en el desarrollo y desempeño de los negocios internacionales, ya que ésta se enriqueció de nuevas ideas, enfatizando que desde que han tomado auge las empresas se permiten inversiones y mantienen las mismas frente a otros corporativos llevando a la internacionalización de sus actividades a través de este rubro.

Las actividades económicas encabezadas por los negocios internacionales y el desarrollo que han presentado durante los últimos años toman en consideración las posibles alianzas estratégicas existentes, ya que no se puede hablar del manejo de un sólo producto en un único mercado meta. Por lo tanto, tampoco se habla de la existencia de una sola empresa, la diversidad que existe es cada vez mayor por lo que, las alianzas estratégicas toman importancia en las actividades de exportación e importación.

La realización de los negocios en el ámbito nacional como en el internacional debe tomar en cuenta situaciones y patrones que resultan indispensables para mantenerse con vida en los mercados canalizados, entre los principales factores que se deben considerar encontramos las costumbres y por ende la cultura con que cuenta la región, sin embargo, existen otros elementos importantes los cuales se enumeran de la siguiente forma:

CUADRO NÚMERO 3

Factores importantes para la empresa en la realización de negocios internacionales

EMPRESA	GERENCIA	PAÍS	MUNDO
- Capacidad Técnica	- Edad del decidor	- Estructura logística	- Situación económica
- Capacidad productiva	- Actitudes	- Reglas de juego	- Tendencias del intercambio
- Producción disponible	- Aptitudes	- Proteccionis-mo y neoproteccio-nismo	- Tendencia al consumo
- Productividad	- Nivel cultural y profesional	- Información comercial	Competencia
- Tamaño	- Profesionalidad	- Sistema político, económico y jurídico	- Logística
- Posición frente a la competencia	- Sistemas de gerenciamiento		- Acuerdos bilaterales o multilaterales

Fuente: A. Ledesma Carlos, *Nuevos principios de Comercio Internacional*, 5ª edición, Ed. Macchi, Argentina, 1997, 369 pp.

El ambiente corporativo y de competencia a que se enfrentan las empresas es uno de los puntos primordiales para la realización de negocios internacionales debido a que ambas situaciones deben ser consideradas para acoplarse a la situación cambiante que se presenta día con día.

Para lograr el desempeño y desarrollo esperado se deben implementar una serie de estrategias eficaces para competir en el ámbito mundial, una de las más interesantes es el conocer los mercados más prometedores, así como crear y mantener nuevas relaciones globales con los gobiernos, proveedores, clientes y competidores.

Una de las principales estrategias a seguir es conocer los mercados que vislumbran mayores beneficios pues al saber quienes ofrecen más por el producto, se tiene la opción de escoger y localizar tanto las ganancias en mayor escala identificando los riesgos que se pudieran presentar en la vida activa del establecimiento logrando con ello evitarlos y eliminarlos.⁸

⁸ Ibidem, p 96 –102.

Al igual se deben tratar de incorporar los negocios en estos mercados de manera rápida manteniendo a la vanguardia la tecnología y servicios que se van a prestar, para que al momento de competir frente a nuevos productos o con los ya establecidos se logre una impresión óptima tanto de la empresa como del producto en cuestión.

Los nuevos retos que enfrentan los negocios internacionales realizados por una multinacional, se basan primeramente en la actitud de la competencia y la forma en que se le debe abordar por lo que el diseño de estrategias es una nueva y mejor forma de afrontar los ambientes cambiantes.

Durante las décadas de los 80's y 90's, se iniciaron una serie de negocios en cuestiones de cómputo de índole externa que involucraban a naciones como Japón. Por su parte, Estados Unidos de América tuvo una reacción inmediata contra atacando y logrando el liderazgo, esta estrategia fue utilizada durante los años siguientes llevando a un mayor poderío los mercados externos de aquellas grandes empresas que se mantienen a la vanguardia y encabezan la competencia más fuerte y dominante en el ámbito.

El diseño de estrategias es recomendado en las distintas empresas que emprenden negocios internacionales ya que a través de estos innovadores sistemas se logra obtener un posicionamiento mayor en el mercado meta, generando los resultados esperados del mismo.

Entre las principales recomendaciones que debe seguir una empresa en la búsqueda de mercados es lograr su internacionalización, así como la de sus productos, con lo que obtendrá de manera rápida y segura que sea conocida en los principales puntos de los mercados internacionales de interés para realizar actividades.⁹

El incorporarse a través de filiales a nuevos mercados, ayuda a ser reconocido en el ramo, de igual manera el integrarse a la cultura y costumbres del país en donde se encuentra el mercado meta, permite conocer a fondo las necesidades de los consumidores, y con esto se tendrá una mayor forma de abordar tanto al cliente como a la competencia existente.

Los cambios en el ámbito de los negocios internacionales son cada vez más notorios, puesto que las empresas (multinacionales, transnacionales, pequeños negocios, etc.) que los realizan pasan por diversas situaciones cambiantes con respecto a sus clientes, proveedores, y competidores.

⁹ Idem.

Es por ello, que se implementan ideas de confianza y apoyo mutuo para dejar de lado las anteriores, basadas en relaciones entre empresa y clientes, en las cuales la empresa era la que trataba de imponer las condiciones y términos de la negociación.

En nuestros días conocemos que las relaciones se manejan en forma global, es decir, que las responsabilidades son compartidas entre los proveedores, clientes y las multinacionales las cuales son quienes encabezan las negociaciones y fijan el otorgamiento de obligaciones para proveedores, al mismo tiempo que hacen mención de los beneficios recibidos por el cliente.

Para lograr un desarrollo palpable en los negocios internacionales es necesario, como ya se ha mencionado, tener en cuenta una serie de factores como es la cultura, costumbres, ideas, y sobre todo la fuerza de trabajo con que se contará para desempeñar de manera óptima el negocio.

En cuanto a la cultura, ideas y costumbres es indispensable tomarlas en cuenta y considerarlas en la realización del negocio internacional, puesto que, de acuerdo a la cultura que manejen los clientes decidirán si comprarán o no los productos y si estos llegaran a ser ofensivos para sus ideas o costumbres no serian aceptados bajo ninguna circunstancia.

Sin embargo, a pesar de considerar la importancia de la cultura es necesario no dejar de lado lo significativo que es la fuerza de trabajo, ya que, a través de ésta se realiza el negocio, al encontrarnos con fuerza de trabajo entusiasta y emprendedora será más fácil integrar el producto en un mercado determinado.

Para observar el futuro de la empresa con mayores datos, y tratar de prever las posibles situaciones negativas a las que se pueden enfrentar los negocios en el mercado meta es necesario la realización de un estudio preliminar o llamado plan de negocios, el cual es indispensable para conocer el mercado así como las ventajas y desventajas a que nos enfrentamos.

Es por ello, que se deben considerar puntos de importancia como las posibilidades que tiene la empresa de ingresar en ese mercado, así como que tan viable le resulta satisfacer las necesidades del mismo, por otro lado, no debemos olvidar contemplar la estructura con que se cuenta al interior de la empresa y con ello, la posibilidad de integrarse al mercado.

El entorno nacional, local y regional de donde se está llevando el negocio, son puntos necesarios que se deben considerar en el estudio preliminar, para mantener un mayor compromiso y vocación al desempeñarse en el mercado externo.

El mundo como tal requiere de un estudio profundo pues se deben considerar los escenarios a los que se enfrenta el negocio, las necesidades que se deben cubrir, no sólo de los clientes existentes en el mercado meta, sino también del mercado en sí, y de las exigencias mundiales que éste trae consigo.

El crecimiento de las actividades económicas demanda día con día, diversas tendencias de consumo e intercambio, por lo que el estudio de las características de la competencia, estructura logística y operacional disponibles, así como los acuerdos internacionales ayudan a identificar las posibles complicaciones y evitar limitar la libertad del comercio con algún país.

Definitivamente el lograr ingresar en los mercados internacionales significa el primer paso de todo negocio, después se requiere mantener nuestro producto con posicionamiento estratégico del mismo, combatir a la competencia manteniéndose a la vanguardia y por ende se logrará el éxito esperado.

Existen diversas alternativas para lograr incursionar en los mercados internacionales entre las que se encuentran: las directas, indirectas y colegiadas.

De esta manera los cambios que se presentan día con día en el contexto internacional han generado que aparezcan nuevas operaciones tanto de comercialización así como de negociación en los mercados llevando a los empresarios que realizan actividades económicas a considerarlas cada día como factor determinante para el desarrollo del país.

La información acerca de los negocios internacionales y de las actividades que se deben realizar para su desarrollo debe ser estudiada y conocida para lograr su uso correcto, y con ello llevar a la realización de los distintos negocios internacionales que son indispensables para la cambiante situación económica mundial.

Los negocios internacionales como estudio de todas las transacciones que se realizan en el extranjero toman relevancia para los inversionistas de todo el mundo puesto que al lograr la consolidación de estas actividades

en mercados externos se satisfacen las necesidades de los individuos así como de las distintas organizaciones.

Estas actividades al ser operaciones comerciales como son la exportación, importación y la inversión extranjera directa por parte de las compañías internacionales, que al optimizar recursos financieros, materiales y administrativos, buscan maximizar los beneficios minimizando costos y riesgos innecesarios para lograr mantenerse a la vanguardia de las exigencias internacionales a través de la importancia que reflejan en la actualidad.

El entorno en que se desarrollan los negocios internacionales es un factor importante para lograr su objetivo definido así como la actividad realizada en el mercado externo, a diferencia de las actividades realizadas en el ámbito local, ya que para éstas el entorno externo no resulta muy determinante, mientras que para los negocios internacionales tienen influencia en cómo se llevarán a cabo las funciones del negocio,

La exportación e importación de bienes son consideradas como las actividades fundamentales de las negociaciones en el exterior y constituyen las principales entradas y salidas de dinero para las empresas tanto como para las naciones, por lo que resulta indispensable que dichas actividades sean cada día más productivas y benéficas para obtener los resultados esperados para beneficio nacional.

1.4 Los Negocios Internacionales y el Transporte Aéreo

Los diversos cambios científico - tecnológicos que presenta la actual situación económica internacional llevan al hombre a vislumbrar la necesidad creciente de actuar y conocer cada día más acerca de los distintos sectores y subsectores existentes.

Teniendo en cuenta que el mundo gira en torno a las cuestiones económicas mundiales y a los patrones establecidos respecto a las mismas, es necesario contemplar la importancia de los negocios internacionales por ser actividades económicas relevantes para las empresas tanto como para las naciones debido que a través de éstas se llegan a conocer las necesidades de otras naciones en cuanto a su situación económica, así como sus costumbres y necesidades de los individuos.

Sin embargo, para la realización de los negocios internacionales es necesario tener presente los factores que influyen de manera primordial para lograr el posicionamiento de éstos en los mercados meta en el ámbito mundial. En este sentido, las comunicaciones y transportes tienen un papel primordial en su establecimiento; específicamente el transporte aéreo constituye una parte importante para llevar a cabo las diferentes actividades económicas del ámbito internacional.

Los negocios internacionales son actividades económicas y financieras que pretenden lograr el posicionamiento y rentabilidad en mercados externos, disminuyendo riesgos y costos innecesarios, por lo que para su realización es indispensable contar con los recursos adecuados como lo es la participación del transporte aéreo.

Las primeras civilizaciones que buscaron la forma más rápida de trasladarse de un lugar a otro, reconocieron después de una serie de estudios al aeroplano como el medio que cubría tales necesidades. Descubrieron que a través de este transporte no sólo lograban llegar en poco tiempo de un lugar a otro sino que es un medio de ayuda para la realización de diferentes actividades culturales, políticas, sociales y económicas; con el cual, se logra llevar a lugares lejanos las ideas, cultura y productos de otras naciones.

Desde la aparición del primer aeroplano, con los hermanos Wrigth, día con día se han multiplicado los beneficios que éste proporciona, de igual manera, los avances aéreos han sido cada vez más innovadores llevando al hombre a buscar nuevos y mayores hallazgos en la materia.

Durante las últimas décadas los avances tecnológicos en materia aeronáutica han incrementado, puesto que, a través de los años los descubrimientos son cada vez mayores llegando a la utilización de las aeronaves tanto para uso personal y de pasajeros como para servicios de carga y actividades comerciales.

El desarrollo del transporte aéreo se ha visto impulsado por diversos fenómenos como fueron las guerras mundiales, dado que en estos sucesos la transportación aérea tomó relevancia como medio de comunicación y se constituyó como arma fundamental en los conflictos.

La aparición de aviones cada vez más rápidos convierte al transporte aéreo en el medio de mayor relevancia para comunicar distancias largas y actividades de distinta índole, impulsando avances tecnológicos, científicos y económicos cada vez mayores.

En el caso de México a partir de 1921, con el otorgamiento de la primera concesión aérea hecha a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., se establece la primera ruta de transportación de pasajeros México – Tampico, considerándose el primer paso en el desarrollo de la aviación mexicana.

Posteriormente, se otorgaron distintas concesiones y se inicia la explotación aérea hasta llegar a nuestros días, observando mayor crecimiento en la aviación mexicana, a través de nuevos y distintos métodos implementados para lograr estar a la vanguardia frente al resto del mundo.¹⁰

La importancia del transporte aéreo para una nación radica en que a través de este medio se realizan distintas actividades, en especial de índole económico - comerciales que en la actualidad toman mayor relevancia en el ámbito mundial.

De esta manera el transporte aéreo y los avances recientes en la aviación mundial constituyen una pauta positiva y favorable en el crecimiento de actividades económicas, tales como los negocios internacionales, así como para todos los hallazgos que toman relevancia en la actualidad.

Los negocios internacionales buscan los medios necesarios para lograr llegar a los distintos mercados externos, de esta manera los empresarios de las multinacionales consideran los medios oportunos para lograr el

¹⁰ Cabaña, Chávez María Elena, *La Organización de Aviación Civil : Alcances y Límites*, Ed. Dirección General de Aeronáutica Civil, México 1985.

posicionamiento de los mercados meta tomando al transporte aéreo como medio primordial para el desplazamiento de todo lo necesario para el establecimiento del negocio.

La actual situación del transporte aéreo, en cuanto a modernidad de infraestructura aeroportuaria que incluye a las aeronaves, ofrece una serie de beneficios para las actividades de los negocios internacionales, es por esto, que los empresarios al igual que los inversionistas lo toman como la principal opción.

Por ello, los servicios aeroportuarios deben mantenerse a la vanguardia y cubrir las necesidades actuales que requieren las actividades económicas, la infraestructura de las aeronaves e instalaciones y aviones deben cubrir la demanda tanto de carga como de pasajeros y mantenerse en excelentes condiciones para satisfacer las actividades realizadas por los empresarios al inicio y durante la vida de un negocio internacional.¹¹

Actualmente, los aeropuertos ofrecen instalaciones adecuadas para el mantenimiento y la reparación de aviones, así como para la llegada o salida de pasajeros y la realización de las distintas actividades propuestas. Los beneficios que ofrecen se presentan desde servicios básicos hasta los de gran modernidad para la instauración de los negocios.

El transporte aéreo constituye un medio relevante para los negocios internacionales ya que mediante su utilización se contribuye a su crecimiento y desarrollo, así como a un mayor acceso a los diferentes mercados internacionales de interés para los empresarios que realizan actividades económico – financieras.

En relación con el crecimiento del transporte aéreo se presentan una serie de datos significativos que involucran a todos los estados en este sistema de transportación entre los puntos importantes establecidos en el ámbito internacional referentes a su uso para la realización de diferentes actividades comerciales encontramos:

“Asegurar el respeto de todos los estados entre sí para la utilización de la aviación internacional.

La soberanía y ordenado desarrollo de la transportación aérea son responsabilidad de los estados y de aquellos empresarios que utilicen tales medios como ayuda al desarrollo de sus actividades”.¹²

¹¹ *Contraloría Interna de Transporte aéreo (CINTRA)*, en <http://www.cintra.com.mx>

¹² *Aeropuertos y Servicios auxiliares, Administración Aeroportuaria*, 2 tomos, Ed. ASA. México, D.F., 1974, p. 48.

Sin embargo, a pesar de los diversos avances que se presentan en el transporte aéreo aún existen diversos puntos que deben ser considerados por los estados, tanto como por los empresarios que realizan negocios internacionales, para ampliar los servicios y lograr satisfacer las necesidades que el desarrollo de actividades financieras requiere en la actualidad.

Los negocios internacionales toman importancia por ser el punto de partida para que un estado logre crecer económicamente, puesto que, las empresas que los practican manifiestan a través de los mismos su potencial económico - financiero frente al resto del mundo.

Estas actividades constituyen un punto de importancia para los estados frente al exterior, por esto, resulta indispensable que las condiciones en que se realicen se presenten de manera adecuada manteniendo a la vanguardia todos los elementos con que se cuenta y así lograr enfrentar los retos de la modernidad.

El desempeño de las empresas transnacionales y multinacionales es de vital importancia para el buen desarrollo de los negocios internacionales que realizan los empresarios, por lo que, el estudio de los medios utilizados para lograrlo es un elemento importante para iniciar la realización de actividades económico – financieras.

De esta manera, el desarrollo del transporte aéreo resulta indispensable en la realización de los negocios, por ser éste un medio de desplazamiento relevante en el crecimiento de las actividades económicas al exterior y los beneficios se reflejan en las naciones que los originan.

El conocimiento del sector aéreo es importante así como el desarrollo que ha manifestado a lo largo de los años, puesto que la aviación fue y sigue siendo uno de los principales medios que desde sus inicios ha contado con la tecnología suficiente para ayudar al hombre a trasladarse en forma rápida y segura.

Por otra parte, el papel que juega la aviación es importante para la realización de negocios internacionales, por lo que, resulta indispensable el conocimiento del sector y con esto se logrará la participación esperada por parte de las empresas. Así, es necesario se cubran los requerimientos de éstas puesto que es un rubro importante que genera el desarrollo interno de las naciones.

Para lograr la adecuada adaptación de los negocios internacionales en la transportación aérea se deben tener presente los requerimientos indispensables para su utilización, en primera instancia la infraestructura necesaria de acuerdo al tipo de transportación sea de carga o de pasajeros.

Asimismo, considerar los servicios conexos con que se cuente tales como la participación de empresas que ayuden al mejoramiento o complementen estos servicios, los avances tecnológicos y todos aquellos elementos significativos que pudieran tener influencia en el desarrollo de negocios internacionales dentro de la utilización aérea.

En general, la aviación constituye la unión entre países, regiones e individuos aunada a la apertura económica mundial que se manifiesta en la actualidad, así como la diversificación de los distintos mercados internacionales y el auge que viven las empresas al incorporarse en negocios internacionales. Por esto, el transporte aéreo es un factor determinante en las Relaciones Internacionales.¹³

Los negocios internacionales son actividades importantes por permitir el ingreso de divisas a los países a través de las distintas empresas que los realizan, por lo que, contar con los medios necesarios en transportación aérea es un paso primordial para el mejoramiento y crecimiento continuo de los países y en particular de México.

La aviación es fundamental para las actividades que se plantean en negocios internacionales, por lo que, la situación actual del transporte aéreo y el crecimiento de la participación de las empresas mexicanas en función del mismo es relevante para el desarrollo del país, por ello, resulta interesante no sólo la situación del sector sino también las posibles perspectivas que presenta actualmente.¹⁴

Con la práctica de negocios internacionales se pretende la disminución de riesgos innecesarios para que las empresas logren de mejor forma sus objetivos, y se vislumbren resultados óptimos de índole interna y externa para el consorcio que se reflejen en el país involucrado.

La adecuada realización de negocios internacionales por parte de las empresas logrará que se mantengan vigentes en mercados externos, sin embargo, tal situación depende en gran medida de los recursos y métodos con que se cuenten. Por ello, se deben contemplar las cuestiones económicas, políticas, culturales, y financieras a las que se enfrentan.

¹³ Idem.

¹⁴ Dirección General de Aeronáutica Civil Aeromexico, *La desregulación de la Industria Aérea*, Ed. Gerencia de Planeación de equinos, México 1982.

De esta manera, las empresas que se encuentran involucradas en la realización de negocios internacionales y se basan en los servicios de transportación aérea son las principales generadoras del desarrollo del sistema aeroportuario y de los elementos de éste, debido a que al requerir de tales servicios dieron vida a las actividades de transportación aérea relacionadas con los negocios internacionales.¹⁵

Específicamente, las empresas mexicanas necesitan servicios eficientes en cuanto a materia aeroportuaria se refiere, ya que este medio les permite un mejor desplazamiento de sus actividades en menor tiempo y con resultados benéficos permitiendo también el mejor posicionamiento en mercados extranjeros.

Los servicios aeroportuarios deben ser eficientes, seguros y de calidad, ya que son el apoyo para las empresas y de acuerdo a lo que ofrezcan lograrán una inserción adecuada en el desarrollo de negocios internacionales.

Las empresas necesitan incursionar con rapidez en los modelos que impone la economía actual y requieren contar con servicios aéreos que cumplan con los requerimientos indispensables de las empresas mexicanas interesadas en el rubro, logrando con esto mantener mayor participación en el desarrollo de los negocios internacionales.

A pesar de los esfuerzos realizados las condiciones de los servicios en ocasiones no son las esperadas y las empresas no pueden utilizarlos de manera inmediata, esta situación lleva a que las empresas soliciten el mejoramiento del transporte aéreo para continuar con sus propuestas.

Las empresas mexicanas en sus diferentes rubros consideran de importancia, tanto al transporte aéreo, como a los servicios que éste presta, debido a que lo utilizan para desplazarse y lograr el desarrollo de sus actividades en el ámbito Nacional e Internacional. Así, el considerar su mejora continua y conocer la los beneficios que les proporciona es de sumo interés para los empresarios.

Durante las últimas décadas se han manejado una serie de cambios en las cuestiones aeroportuarias que van desde la infraestructura hasta los sistemas y servicios derivados de éste. Situación que ha provocado que las empresas vean en este sector un medio de ayuda para el crecimiento de sus actividades en regiones lejanas.

¹⁵ Dirección General de Aviación Civil, *Algunos datos sobre la Organización de Aviación Civil*, Ed. OACI Montreal, Canadá 1990, p 245.

Por lo anterior, la expansión aeroportuaria es necesaria puesto que la demanda de vuelos es cada día mayor y genera la búsqueda de espacios más amplios para hangares y oficinas dentro de los aeropuertos, al mismo tiempo que se necesitan más unidades aéreas tanto para el traslado de pasajeros como de carga.

Al mismo tiempo, se trata de modernizar la infraestructura aérea sin embargo, a partir de que las aerolíneas se han privatizado las políticas e ideas internas son diversas y algunas prefieren la utilización de los mecanismos ya existentes que en ocasiones no se encuentran en las mejores condiciones.

La expansión y desarrollo de las aerolíneas es notable en nuestro país, al igual que en el resto del mundo, puesto que los socios o dueños de las mismas se posicionan en los diversos mercados de servicios aéreos, provocando tener influencia tanto en regiones poco industrializadas como en aquellas que tienen auge en la materia.

El transporte aéreo es importante como medio de comunicación y es de ayuda para las actividades económicas, políticas, industriales y sociales que se realizan en el mundo ya que sus servicios son indispensables para todo tipo de negocio, por contribuir al crecimiento y mejora de los mismos en cuanto a la rápida transportación de mercancías ó productos que se emanan de éstos.

Una modalidad interesante en el transporte aéreo son las alianzas formadas por las diversas aerolíneas que con el fin de abastecer de mayores servicios a los usuarios han presentado uniones que favorecen servicios de vuelos y orientan al uso y mejora de otros servicios entre ellos los hoteleros, renta de autos, traslados, etc.

Con estos servicios, se inicia la era en que la privatización empresarial es importante dando beneficios para aquellas compañías que se encuentren en el ramo, orillando a pequeñas y medianas empresas aéreas a acatar las decisiones de los grandes y nuevos consorcios aéreos, llevando en ocasiones hasta su desaparición y manteniéndose en vigor solamente estas alianzas, al igual que el sistema de códigos y servicios para usuarios (canje de millas, servicios para menores, y asistencia para los pasajeros, entre otros).

CUADRO NÚMERO 4

Aerolíneas y servicios de transporte aéreo nacional e internacional

Aerolíneas	Servicios
Air France	Hertz
Aeromexico	Club de gala
Mexicana	Hotelería asociada
Air Britihs	Viajes redondos
Delta Airlines	Servicios premier, turista, etc.
Air Chile	Viajes a Latinoamérica
American Airlines	Servicios en Estados Unidos

Fuente: *La privatización de las aerolíneas*, en <http://www.mundoejecutivo.com.mx>.

En el cuadro anterior se mencionan algunas de las compañías de mayor afluencia en la actualidad que son las que cubren gran parte de la demanda aérea ya que a través de los servicios que prestan de manera individual y de los que ofrecen a través de alianzas cumplen con las expectativas personales y empresariales de los diversos sectores de la economía

Una de las alianzas de mayor relevancia en los últimos días es la realizada por Air France, Delta, korean Air y Aeromexico, los servicios que prestan son de los más sofisticados en cuanto a tecnología para la transportación de pasajeros y carga en general.

De esta manera, el crecimiento del sector en la actualidad se basa en los procesos de modernización y actualización de tecnología, servicios, prestigio y manejo aéreo de cada uno de los integrantes del sistema aeroportuario nacional e internacional. Por ello, resulta interesante conocer su importancia y desarrollo a lo largo de la historia, para entender y ubicar la situación que actualmente vive, así como la manera en que los cambios y apertura económica hacia la privatización han influido durante el período de estudio.

La aviación es una parte fundamental en la vida de toda nación, a partir de que aparecen los lineamientos que permiten libertades en este rubro, toma mayor importancia para la vida internacional. Entre las estas libertades se encuentran:

«Lograr el progreso seguro y sistemático de la Aviación Civil Internacional en todo el mundo.

Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos.

Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional.

Facilitar el transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico que necesiten los pueblos del mundo.

Evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva.

Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los estados contratantes y que cada estado miembro tenga la oportunidad equitativa de explotar los servicios de transportes aéreos internacionales.

Evitar que se den preferencias a ciertos estados contratantes.

Aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional.

Fomentar en general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos”¹⁶.

Con la existencia de propósitos y libertades en cuestiones de aviación civil, se torna un matiz diferente para los negocios internacionales ya que, a partir de la aparición de dichos lineamientos se pueden manejar con facilidad y rapidez las cuestiones económicas nacionales e internacionales.

Con esto, se ayuda a la propagación de los procesos utilizados por negocios internacionales, así como al establecimiento o posicionamiento estratégico en los mercados externos puesto que, se favorece al unir regiones distantes y se facilita el intercambio de ideas, cultura y actividades entre naciones.

¹⁶ Idem.

El desarrollo presentado durante los últimos años nos lleva a entender la importancia que tiene la utilización de códigos compartidos por las empresas de aviación, así como entre las que prestan servicios de manera directa e indirecta (las dedicadas a la renta de autos, servicios externos, cadenas de hoteles, emparadoras, etc), para el establecimiento de los negocios internacionales.

Asimismo, las alianzas estratégicas forman parte de tales servicios ya que, de acuerdo al impacto que han tenido en la última década la formación de estas agrupaciones de aerolíneas resulta un proceso adecuado para el fortalecimiento del rubro aéreo.

Por otro lado, debemos considerar todos los elementos utilizados en la realización de los negocios internacionales, y la fortaleza en que se convierten día a día por ser una de las actividades que contribuyen en gran medida al crecimiento y desarrollo de la economía mundial.

Por ello, el estudio de los requerimientos de transportación así como todas las actividades que se propagan para su desarrollo, es indispensable para continuar favoreciendo el pronto establecimiento en mercados externos y así lograr estabilización económica para las empresas, misma que se extenderá en los ámbitos nacional e internacional.

CAPÍTULO 2. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL PERÍODO 1995 – 2000

El objetivo del presente capítulo es analizar la importancia del transporte aéreo en el período 1995 – 2000, así como los elementos que lo componen, en cuanto a su estructura, sistema e infraestructura aeroportuaria y la forma en que los diferentes Organismos Internacionales referentes a la materia han influido para el desarrollo del mismo, ya que a través de su estructura y lineamientos se establece el control del sector, lo que genera que el transporte aéreo sea de gran utilidad para todas las naciones.

La modernidad nos lleva a encontrarnos con una serie de cambios importantes para todas las naciones, existiendo con mayor competencia tanto en los medios de comunicación como en los transportes, por ello resulta necesario estar a la vanguardia para resistir y acoplarse a dichos cambios.

En el caso particular del transporte aéreo es necesario se tengan los recursos indispensables para que sea fuente de progreso y crecimiento para la nación, debido a que si las empresas que lo utilizan cooperan para lograr un adecuado sistema aeroportuario, el país será beneficiado y por ende se logran afrontar los retos que la modernidad impone frente al resto del mundo.

El transporte aéreo es un instrumento indispensable y de ayuda para los países para trasladar tanto a personas como información con rapidez en poco tiempo. No debemos olvidar que las cuestiones aeroportuarias son cada vez más automatizadas, por lo que su uso reduce tiempo y costos para los usuarios.

El análisis de la situación aeroportuaria actual es importante ya que a través de la modernización que se ha vivido a lo largo de los últimos años este tipo de medio se ha convertido en un elemento necesario para el desarrollo de las naciones, por lo que al no existir una adecuada transportación aérea no se lograría la realización de acciones importantes para la comunidad internacional, como es el intercambio cultural y social que se vive en el mundo.

La importancia del transporte aéreo no sólo radica en el traslado de personas o mercancías de un lugar a otro, sino también en el intercambio de costumbres e ideas de las naciones que se interrelacionan en el ámbito mundial.

La aparición del primer aeroplano fue un acontecimiento que manifestó un cambio en la sociedad y su forma de vida. A partir de entonces, se logró desplazar de un lugar a otro con rapidez a pesar de las grandes distancias, lo que significó el primer paso de acercamiento entre las naciones más alejadas. Fue sin duda lo esperado por todos para el crecimiento del ámbito mundial y por ende de quienes lo componen.

Así, el estudio de los períodos que se han vivido desde aquel primer hallazgo es de gran importancia, puesto que el desarrollo del transporte aéreo ha sido distinto de acuerdo a la época.

Esto es, durante los primeros años el tratar de mejorar el invento del aeroplano era la preocupación mayor, poco a poco esto cambio buscando la forma de obtener desarrollo en el sistema aeroportuario, hasta llegar a las últimas décadas en donde los aviones son de grandes capacidades y el transporte aéreo consta de más y mejores aditamentos para su uso.

En el caso de nuestro país el transporte aéreo se consolidó en todas sus manifestaciones como parte esencial del progreso de la República ya que el efecto del avión cambio la tranquilidad provinciana, porque en sus alas llegaba el progreso y comunicación inmediata.

La incorporación de los aviones DC-2 y DC-3 hizo que el transporte aéreo de pasajeros fuera realmente cómodo y eficiente, y el de carga, una actividad rentable. Su llegada exigió que en tierra se contara con instalaciones funcionales y actualizadas, las ciudades más importantes tendrían aeropuertos que no era sólo una franja de terreno donde podían aterrizar y despegar los aviones.

Asimismo, el conflicto de la guerra de ese entonces provocó que México y Estados Unidos acordaran realizar aeropuertos en puntos estratégicos para la defensa de los países. Lo que trajo el crecimiento del transporte aéreo hasta convertirse en un medio de comunicación relevante.

Uno de los períodos de importancia es el lapso de estudio comprendido entre 1995 y el año 2000, que a pesar de que el transporte aéreo ya estaba constituido se presentan momentos difíciles para el rubro. En el ámbito mundial la importancia del transporte aéreo es relevante, sin embargo, también se vuelve un arma mortal ya que se tienen instrumentos modernizados que pueden constituir una amenaza para las naciones.

En el caso específico de México, el sexenio que lo precede fue dedicado en su mayoría al mejoramiento del transporte terrestre, por lo que el sector aéreo se relega y es hasta 1995 que se presta más atención a éste.

Se inicia el programa de concesiones aeroportuarias a extranjeros y particulares, el cual se extendió con rapidez. Las aerolíneas mexicanas son cada vez menos, enfrentándose a competencia extranjera, lo que ha llevado hasta nuestros días a tener un sistema aeroportuario agilizado, obteniendo con éste beneficios mínimos para el país y máximos para otras naciones.

2.1 Organismos Internacionales y Nacionales que intervienen en la reglamentación del transporte aéreo

Como se ha comentado las cuestiones aéreas son importantes para los países debido a que a través de esta transportación se logra la captación de divisas e integración nacional y territorial, con lo que se fomenta el desarrollo económico de los Estados.

El transporte aéreo comunica e interrelaciona los lugares más apartados y con él se realizan actividades que colaboran para el crecimiento de la nación. La transportación aérea es indispensable porque permite que las empresas desarrollen sus negocios fuera de las fronteras de los países y con ello se van posicionando en mercados externos.

Es importante conocer el desarrollo histórico de la transportación aérea desde el punto de vista de los diversos acuerdos y convenios internacionales que se han establecido, puesto que sí las naciones llevan a la práctica cada uno de estos lineamientos el transporte aéreo será beneficiado, llegando a ser la forma de transportación preferida para el desarrollo de diferentes actividades.

Sin embargo, a pesar de la aparición de estos acuerdos en su mayoría no se llevan a la práctica, debido a que las empresas que utilizan el transporte aéreo, así como las naciones que realizan actividades de transportación no toman en cuenta todo lo estipulado respecto a la materia por tratar de obtener beneficios particulares.

Es por ello que se deben estudiar los diferentes convenios internacionales para entender la importancia de los Organismos existentes y la necesidad que se genera para que sean respetados y lograr así beneficiar a todos los miembros de la comunidad internacional, aceptando sus derechos y obligaciones y en especial aquellas obligaciones que pretenden evitar se perjudiquen.

Los acuerdos o convenios que se han establecido en materia aérea, ayudan a tener control y reglamentar las actividades de las naciones en materia aérea, el primero se localizó en 1926, el llamado convenio Ibero – Americano de aviación aérea, que da pauta a la existencia de los siguientes acuerdos que se presentan hasta nuestros días.

En el caso de México, ha celebrado convenios con distintos países en materia aérea, al mismo tiempo que se ha adaptado a la reglamentación ya existente por parte de distintos Organismos Internacionales.

Es por ello, que el estudio y entendimiento de los puntos establecidos por los organismos internacionales es de gran interés para México, debido a que al apearse a ellos, logra mantener mejores relaciones con otras naciones, al mismo tiempo que establece una postura de ayuda mutua en las cuestiones aéreas frente al resto del mundo y con esto el apoyo y respeto tanto de tales Organismos, como del resto del mundo.

2.1.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Los conflictos mundiales dieron pauta al crecimiento del transporte aéreo puesto que durante las guerras se utilizaron los aviones como arma defensiva y fueron uno de los principales medios de ataque.

Cuando finalizaron estos movimientos se reacomodó la situación mundial y los distintos países trataron de adaptarse a las nuevas condiciones, por lo que las cuestiones aéreas también debían tomar otra orientación, lo que llevó a la celebración de distintos acuerdos, entre los que aparece el que le da vida a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La OACI surge como mediador en cuestiones de aviación civil, sus lineamientos establecen la reglamentación aérea en ese momento, misma que prevalece en la actualidad a pesar de que se han realizado distintos ajustes.

La OACI, con sede en Montreal, fue establecida en Chicago el 7 de abril de 1944, al firmarse la Convención sobre Aviación Civil Internacional que tuvo como objetivos fomentar las técnicas de navegación aérea internacional y el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

Estos objetivos se promueven a través del cumplimiento de los siguientes propósitos:

« Lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo.

Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos.

Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional.

Facilitar los transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos que necesiten los pueblos del mundo.

Evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva.

Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los estados contratantes y que cada estado miembro tenga la oportunidad equitativa de explotar los servicios de transporte aéreo internacional.

Evitar que se den preferencias a ciertos estados contratantes.

Aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional.

Fomentar en general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos. «¹⁷

Se dio la creación de un Organismo provisional (OPACI) sus facultades serían consultivas con carácter provisional hasta la aparición del órgano permanente. Este Organismo se mantuvo vigente durante 20 meses hasta el nombramiento oficial de la OACI, en 1947.

Desde entonces, la OACI ha tenido la tarea de normalizar el transporte aéreo y dar a conocer a los estados todo lo relacionado con éste, con un carácter confiable en cuestiones de aviación civil. La OACI tiene la facultad de ayudar a los países que tengan problemas en materia aérea, a través de sus oficinas regionales que pretenden ayudar siguiendo el curso de las medidas adoptadas por los estados para ejecutar los planes de navegación aérea.

Entre los convenios que dan pauta a la normalización que controla la OACI, esta el Convenio de Ginebra de 1948, en donde se estableció el reconocimiento internacional de los derechos de las aeronaves y que al momento de cruzar una frontera, la aeronave y las personas que tienen tales derechos están protegidas.

Otros convenios importantes fueron el de Roma de 1952, el Protocolo de 1955, Convenio de Guadalajara de 1961, Convenio de Tokio de 1963, el Protocolo de 1971, entre otros¹⁸.

¹⁷ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ; en <http://www.onu.org/NU/organismos/oaci.htm>.

¹⁸ Memoria de la O.A.C.I., *Reseña informativa de la O.A.C.I.*, Decimocuarta edición, Ed. OACI, Canadá 1990 p5.

La asamblea de la OACI se encargó de los asuntos jurídicos del Organismo, en donde se creó el comité jurídico permanente, el cual asesora sobre los asuntos que le asignaría el Consejo. Este comité desplazó a la CITEJA, Comité internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos.

La OACI ha establecido programas para la seguridad en la aviación civil internacional como es el Plan Global para la Seguridad Aeronáutica, que surgió en 1997 que proporciona atención al Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional. Pretende realizar auditorias sobre la seguridad operacional de manera regular y obligatoria, también se habla de la seguridad de vuelo y factores humanos, así como la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control.

La OACI ha colaborado a lo largo de los años con el desarrollo de la aviación comercial en el ámbito mundial, a través de propuestas y ayuda en materia aeronáutica, proporcionada a los Estados y vigilando su adecuado cumplimiento.

México ha cooperado con la OACI de manera activa y ha respetado los lineamientos establecidos, estuvo presente en la Conferencia de Chicago, y formó parte de los asuntos preparatorios del Organismo.

Este Organismo especializado en materia de aviación civil, perteneciente al Sistema de las Naciones Unidas, se fundamenta en el convenio sobre la materia, en el que México es signatario. Dicho convenio establece la exigencia a los estados contratantes de que todos los aeródromos abiertos al uso público internacional deben proporcionar condiciones de operación uniformes para las aeronaves de todos los contratantes.

Con el objeto de mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo, la OACI continuó en 2003 y hasta la fecha con la implementación de la Auditoria de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP, por sus siglas en inglés Universal Safety Oversight audit Program), para evaluar el grado de cumplimiento de las normas y métodos internacionales recomendados, emitidos a través de sus 18 anexos, en particular el número 14 “Diseño y operación de aeródromos”.

Este programa pretende subsanar, en la medida de lo posible, la mayor cantidad de circunstancias anómalas que a la fecha se observan en infraestructura de los aeropuertos.

2.1.2 Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

La Segunda Guerra mundial propició la necesidad de que existieran Organismos que ayudarán a controlar el tráfico aéreo, las distintas líneas aéreas se reunieron y concluyeron la formación de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) con el fin de proporcionar ayuda para resolver los problemas en la materia.

La IATA tiene por objetivos primordiales: fomentar el transporte aéreo seguro, regular y económico para beneficio de todos los pueblos del mundo, así como estimular el comercio por vía aérea y estudiar los problemas planteados al respecto. Entre las actividades que debe cumplir el Organismo se encuentran aspectos médicos, técnicos y jurídicos, también coordina las actividades referentes a las tarifas tanto de pasajeros como de carga.

Una de las características principales de la IATA, es la capacidad de cooperar con otros Organismos Internacionales que tengan relación con cuestiones aéreas, en particular con la OACI, por ser de carácter internacional. Ofrece también servicios para que las aerolíneas se coordinen y tengan control en sus actividades y propone la colaboración para lograr un mejor desarrollo de sus actividades¹⁹.

Este Organismo maneja un registro entre las aerolíneas que explotan los servicios de transporte aéreo y trata de coordinar las actividades tanto de carga como de pasajeros, los gobiernos y las aerolíneas son quienes buscan de manera constante la disminución documentaria referente a la transportación aérea, para lo cual coopera la IATA. Una vez que las líneas aéreas han negociado con el gobierno de su país los derechos de explotación del tráfico aéreo, la Asociación tiene derecho a intervenir en todas las operaciones del transporte aéreo.

En general, la IATA sirve a las aerolíneas como instrumento rector para la solución de problemas, que de manera individual no se puedan solucionar, también ayuda a la elaboración de las normas para tarifas y fletes internacionales. Al mismo tiempo, garantiza la seguridad de los pasajeros y promueve el traslado del correo aéreo internacional.

¹⁹ Asociación del Transporte Aéreo Internacional, en <http://www.iata.org>.

En la actualidad las aerolíneas disponen sus acciones de acuerdo a lo estipulado en convenios de índole administrativa, los cuales tratan de simplificar actividades para los pasajeros. Éstas colaboran entre sí para llevar a cabo la rápida trasportación de las personas. La IATA controla y promueve esta asociación así ayuda a facilitar al pasajero tanto trámites como posibles transbordos²⁰.

2.1.3 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) con sede en Lima, es otro de los Organismos dedicados a lograr el control de tráfico aéreo en la región, corresponde a la CLAC proveer a las autoridades de la aviación civil de los estados de la adecuada estructura con la que puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación.

Este Organismo proporciona los programas para el mejor desarrollo de la aviación en la región, teniendo en cuenta los propósitos de la OACI y llevando a cabo sus designios en materia aeronáutica²¹.

La CLAC fue creada por acuerdo de la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada en la ciudad de México en diciembre de 1973. Durante esta conferencia se aprobó el estatuto que establece la naturaleza consultiva de dicho Organismo orientado a concretar los intereses de los países miembros sobre la aviación en la región.

La CLAC propuso la creación de un mecanismo multinacional - regional, que satisfaga las necesidades comunes que enfrenten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en vigilancia de la seguridad operacional de la región. Con el fin de mantener los principios de vigilancia aérea expuestos por la OACI.

Las conferencias que le dan vida a lo estipulado en la CLAC son la de Río de Janeiro de 1959, Montevideo de 1960 y Bogotá de 1962, se dan por la necesidad de formar un Organismo que regule las cuestiones sobre aviación civil en la región y de esta manera ayudar al desarrollo de la misma.

²⁰ Idem.

²¹ *Organismos Regionales*, en <http://www.lima.icao.int/Safety/Mouesp.htm>.

La CLAC aparece como un Organismo consultivo, que pretende atender todas las necesidades en materia aérea de los países parte del convenio. En 1973 se dio la celebración de la segunda conferencia con el fin de proponer la constitución de la CLAC, esta se llevó a cabo en México, con el fin de establecer el estatuto que normaría la aviación civil en México, el Caribe, América Central y América del sur²².

Por su parte, México ha participado y apoyado las actividades de este Organismo desde su creación, dando importancia a las actividades aéreas realizadas tanto en la región como en el resto del mundo, ya que tiene vínculos con otros de la misma índole.

2.1.4 Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)

En cuanto a los Organismos nacionales que encabezan las actividades aeroportuarias en México se encuentra Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Organismo que cobra vida ante la necesidad de una institución que se encargue de la administración de los servicios aeroportuarios así como de su construcción y operación.

Este Organismo Público Descentralizado tuvo su origen en 1965. En los años 60's en la era del jet, México contaba con 34 aeródromos que pertenecían a distintas estancias del sector público y privado, inspeccionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Sin embargo, no todos cumplían con los requisitos mínimos necesarios para atender la demanda del sector.

Para que iniciaran a operar aviones de mayor capacidad se debían adecuar las pistas, rodajes y plataformas, por lo que fue necesario crear una comisión de expertos para analizar esta situación. Como resultado se crearon los planes y programas para la aviación civil y para la modernización de la infraestructura aeroportuaria, se creó este Organismo Público Descentralizado encargado de operar, administrar y conservar los aeropuertos.

Cuando aparece Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), se le definió como un Organismo, con personalidad jurídica y patrimonio propios, facultado para conservar los aeropuertos y servicios complementarios, auxiliares y comerciales de los aeropuertos del país, proporcionando inicialmente los servicios relacionados con el aterrizaje y despegue de aeronaves.

²² Idem.

En ese tiempo existían otros servicios proporcionados por diversas empresas, pero había que apegarse a las políticas de reforma administrativa y de integración del subsector aéreo, así que se fusionó a la empresa Nacional de Combustibles de Aviación, S.A. (NACOA), el primero de enero de 1979, para que con un solo Organismo se suministraran los combustibles de aviación.

En 1980 se integran a ASA las instalaciones de servicio de combustible que la aerolínea American Airlines utilizaba para autoabastecerse, así como los servicios que proporcionaba la empresa Distribuidora de Gasavión, S.A., lográndose con esto la unificación del servicio.

El desarrollo del Plan Nacional de Aeropuertos estuvo a cargo de la comisión que lo propuso, y que finalmente se convirtió en la Dirección General de Aeropuertos de la SCT. Los 34 aeropuertos de ese entonces eran instalaciones precarias, deficientes no sólo para que las nuevas aeronaves pudieran operar, sino también para atender una demanda que creció exponencialmente.

A partir de ese entonces, ASA empezó a trabajar en conjunto con la Dirección de Aeropuertos de la SCT para impulsar la modernización y el crecimiento de la infraestructura que respondería a los nuevos retos y adelantos en diseño, tecnología y operación, logrando resultados positivos.

En los siguientes años se modernizaron, ampliaron y rehabilitaron pistas, plataformas, rodajes, edificios de pasajeros, estacionamientos, caminos de acceso, cuartos de máquinas, torres de control e instalaciones para almacenamiento y suministro de combustible.

En las décadas siguientes se invirtió en este sector para construir 24 aeropuertos más distribuidos en diversas entidades del país, concretando una red de 58 aeropuertos y tres estaciones de servicios distribuidos en todo el territorio nacional.

En el periodo de estudio se propuso la privatización de los aeropuertos mexicanos. El Plan Nacional de Desarrollo planteó para el crecimiento económico, contar con infraestructura aeroportuaria adecuada, moderna y eficiente. Esto demandó una gran inversión para permitir atender con seguridad, calidad y oportunidad tales requerimientos.

En 1995 se promulgó la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos, esto para apoyar a la privatización del sector, esta legislación otorgó a la SCT la facultad para modificar y revocar concesiones para la operación de aeropuertos hasta por 50 años, prorrogables hasta por otros 50.

Con lo anterior ASA deja de operar la mayoría de los aeropuertos del país, mismos que pasan a la iniciativa privada a través de los grupos aeroportuarios del Norte, Pacífico y Sureste. Actualmente, este Organismo administra únicamente 20 aeródromos.

ASA, esta facultada para “administrar, operar, y conservar, tanto los aeropuertos, autopistas, plataformas, edificios, y servicios auxiliares. Proporciona servicios de combustibles de aviación, transportación terrestre de pasajeros entre los aeropuertos y las zonas urbanas ó viceversa, lleva a cabo la recaudación de los derechos que pagan las líneas aéreas y los usuarios en general, por los servicios que se prestan”.²³

Otra de las funciones de ASA es usufructuar los servicios auxiliares, complementarios y especiales los cuales se llevan a acabo en las instalaciones aeroportuarias, también cobra la renta respectiva generada de esta acción. Se considera importante la existencia de este tipo de Organismos nacionales porque a través de ellos se logra tener control del sistema aeroportuario, al mismo tiempo que de la infraestructura con que éste cuenta.

ASA es un Organismo descentralizado que logra la captación de ingresos de los derechos pagados por las aerolíneas comerciales o privadas al usar los servicios aeroportuarios con que cuenta el país, a través del establecimiento de tarifas por el importe que debe ser cubierto por las líneas aéreas que reciben estos servicios.

Las cuotas a las que se hace referencia se aplican por determinados servicios, como son: “servicios de aterrizaje, estacionamiento en plataforma por tiempo prolongado, estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque de pasajeros, servicio de pasillos telescópicos y servicio de estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque de carga y correo”.²⁴

²³ Aeropuertos y Servicios auxiliares, *Administración Aeroportuaria*, 2 tomos, Ed. ASA. México, D.F., 1974, p. 48.

²⁴ Idem.

A través de estos servicios se fomenta el crecimiento de diversas actividades económicas que requieren de apoyo aeronáutico, pues en ASA se encuentra la información necesaria para la utilización de la aeronáutica y su desarrollo.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares ha mantenido avances continuos en la administración aeroportuaria de México, al ir cumpliendo los objetivos planteados, en cuanto a la administración y operación aérea, al mismo tiempo, influye en el desarrollo de la aviación mexicana.

ASA se constituye por tres líneas de negocios Operaciones, Combustibles y Consultoría lo que permite que este Organismo apoye a la aviación nacional y tenga crecimiento hacia el exterior con su apartado de ASA internacional.

ASA operaciones, impulsa programas de servicio para la planeación, organización, ejecución y supervisión de acciones en materia aeroportuaria, seguridad operacional, ampliación de edificios y de infraestructura, entre otros aspectos. Estos programas rinden frutos particularmente en la modernización de la red de aeropuertos.

Asimismo, acompaña y supervisa a los aeropuertos para el cumplimiento de la normatividad nacional e internacional en materia operativa y de seguridad con estándares globales.

ASA es el Organismo encargado del suministro y comercialización del combustible de aviación (turbosina y gasavión) en todo el país, a través de 60 Estaciones de Combustibles y 3 puntos de suministro, que se administran por el Sistema de Gestión de Combustibles. Esta unidad de negocios realiza más de 2 mil servicios diarios así como una venta de más de 11 millones de litros de combustible a nivel nacional.

El suministro de combustibles de aviación a las aeronaves ha desempeñado un papel importante en los servicios aéreos, por ser un punto estratégico en cuanto a la seguridad de una nación y que para proporcionar un servicio con calidad se deben tener las instalaciones adecuadas así como el personal capacitado.

ASA consultoría es la unidad de negocios que agrupó de manera integral el conocimiento del Organismo para proyectarlo en el mercado aeroportuario, donde las crecientes exigencias en materia de seguridad y el incremento en la demanda de servicios, requiere el desarrollo y modernización constante de la infraestructura aeroportuaria.

Lo anterior, se logró a través de alianzas con instituciones de educación superior, colegios de profesionales, cámaras industriales y comerciales e instancias gubernamentales, con lo que se impulsan servicios de asistencia técnica en temas como estudios de planeación y desarrollo de proyectos para ampliar y/o construir nuevas instalaciones.

En los últimos años implementó la asistencia técnica para la certificación de Aeródromos, proceso que realiza la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a fin de garantizar el cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad operativa.

Por otra parte, nuestro país, a través de ASA ha incursionado en el ámbito internacional a través de la interacción con los diversos Organismos. Además, de lograrlo a través de los negocios y alianzas estratégicas que ha implementado ya que se introdujo como operador aeroportuario especializado en países en desarrollo, ofreciendo un perfil de clase mundial, con niveles de competitividad y rentabilidad, pero con costos más eficientes y soluciones creativas.

Asimismo, recientemente ha participado en proyectos como es la concesión de operación del Aeropuerto Internacional de Carrasco en Montevideo, Uruguay; construcción y explotación del nuevo aeropuerto centro – este de Tunes; así como en las concesiones de la administración y operación de los aeropuertos Mumbai y Delhi, India; de los aeropuertos regionales de Perú; del Aeropuerto Internacional El Dorado, Colombia; así como la participación en ferias y eventos internacionales.

2.1.5 Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM)

Otro de los Organismos encargado de revisar el control del tráfico aéreo, es Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), su objetivo es que de manera rápida y segura tanto los pasajeros como las aeronaves lleguen a sus destinos.

Entre los principales servicios que proporciona se encuentra el servicio de control de área, control meteorológico aeronáutico, aproximación, despacho e información de vuelo, radioayuda a la navegación, radiofaros y servicios de aterrizaje a través de instrumentos y equipo de alta y ultra alta frecuencia.

Estos servicios se proporcionan con la finalidad de mantener en condiciones adecuadas los vuelos y las aeronaves que los realizan, ya que su función general es estar al tanto de lo que sucede en el espacio aéreo y dirigir los vuelos o proporcionar información sobre cualquier anomalía detectada.

Durante el sexenio en cuestión se establece que a través de SENEAM se efectúe la integración de los equipos de radares que ayuden a mejorar la comunicación con las torres de control, al mismo tiempo se busca sustituir a los equipos que presenten problemas para la adecuada ubicación de las aeronaves en sus aterrizajes y durante los viajes establecidos.

De esta forma “SENEAM se ha preocupado por ser uno de lo principales Organismos que atiende y proporciona servicio a los elementos del transporte aéreo, reduciendo accidentes y percances que pudieran sufrir las aeronaves pasajeros ó carga transportada. Al mismo tiempo, dicho Organismo en su carácter regulador contribuye a mantener el control del tráfico aéreo”²⁵ y con esto se proporciona mayor ayuda.

En general, la aparición de los Organismo nacionales, regionales y mundiales para la transportación aérea es un primer paso para mantener reguladas las cuestiones aéreas, al mismo tiempo que su importancia se manifiesta frente a las naciones, ya que deben alinearse a lo establecido logrando respeto mutuo que se refleja en el control y mejora continua de los servicios aéreos.

²⁵ *Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano* en <http://seneam.gob.mx>

2.2 Transporte Aéreo Internacional

El transporte aéreo es trascendental para las naciones durante décadas ha sido uno de los medios más rápidos y eficientes que ha comunicado al hombre a grandes distancias. Con su utilización se minimizan costos de producción así como de desplazamiento. Además, se presenta el desarrollo de las distintas naciones que forman la comunidad internacional.

La comunicación aérea es un medio de reciente aparición, sin embargo ha tenido un rápido crecimiento. A pesar de que los primeros en lograr volar un avión fueron los hermanos estadounidenses Orville y Wilbur Wright, después de la Primera Guerra Mundial la transportación aérea tomó relevancia logrando su crecimiento en el ámbito mundial.

Los logros a lo largo del siglo XIX aportaron fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wright, pero los mayores avances se debieron a los esfuerzos de Chanute, Lilienthal y Langley a partir de 1885. En 1903, todavía no se había logrado una estabilidad total en las cuestiones aéreas ya que los vuelos no se mantenían por mucho tiempo en el aire.

Sin embargo para esta fecha ya existían mayores conocimientos aerodinámicos y tuvieron éxito los motores de gasolina, sustituyendo a los motores de vapor lo que permitió la evolución rápida del transporte aéreo²⁶.

La Primera Guerra Mundial fue el campo de exhibición del transporte aéreo para ser utilizado como arma de combate pues en ese momento se usaron los aeroplanos y aeronaves de mayor ligereza para tener ventaja en el momento de los ataques. Las necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores a construir modelos especiales para reconocimiento ofensivo y bombardeo²⁷.

En la década de 1930 – 1940 el transporte aéreo creció rápidamente y se realizaron frecuentes vuelos transoceánicos y de larga distancia, por su parte los voladores estadounidenses cada vez reducían más el tamaño de sus aviones disminuyendo con esto el tiempo por ser sin escalas. Después mejoraron estas condiciones convirtiendo a las aeronaves en aviones de transporte.

²⁶ Rafael R. Esparza, Historia de las Comunicaciones y Transporte en México, *La Aviación*, Ed. SCT, México, 1987.

²⁷ Dirección General de Aeronáutica Civil, *Panorama del transporte aéreo Regional*, México 1992.

Al inicio de la Segunda Guerra Mundial la Pan American Airways, quien era la compañía más importante en el ámbito aéreo al lado de sus subsidiarias servía a una red de 82,000 millas en rutas que llegaban a 47 países y colonias en los diferentes continentes²⁸.

Con la guerra, las exigencias armamentistas y de transportación se acrecentaron impulsando el desarrollo acelerado de las cuestiones aeronáuticas, con numerosos avances en los ataques y bombardeos vía aérea de esta manera el transporte por aire se convirtió por primera vez en un factor decisivo en el conflicto.

Se extendió también la fabricación de pequeñas aeronaves. Los aviones utilizados para uso privado encontraron también el militar en todo el mundo, por lo que Estados Unidos y otras potencias involucradas adquirieron grandes cantidades de aviones diminutos proliferando la construcción y distribución de equipos aéreos para ataque.

Durante la Segunda Guerra Mundial el transporte aéreo fue el medio para que las naciones involucradas en el conflicto, lograran conseguir sus intereses, en 1958 las líneas aéreas británicas y estadounidenses, inauguran el avión a reacción para el transporte comercial. Siendo éste un paso importante en el crecimiento aéreo, puesto que su uso no solamente se limitaba a cuestiones militares. Ahora es utilizado para actividades comerciales, económicas y financieras.

Al finalizar el conflicto mundial, la fabricación de aviones militares se redujo drásticamente, para dar inicio a la construcción de aviones civiles y comerciales, en donde predomina el traslado de pasajeros y en menor porcentaje de carga, a partir de ese momento la aviación, además de considerarse para uso militar, se adecuó para las necesidades sociales.

Las compañías aéreas dispusieron de aviones más grandes y rápidos con diversos adelantos y se mejoraron los aeropuertos. En general, toda la red aérea se mantuvo con avances electrónicos – supersónicos contando con una infraestructura aérea de acuerdo a las necesidades que se presentan en ese momento.

El desarrollo aéreo a escala mundial ha provocado que todos los países se vean obligados a establecer leyes y regulaciones comunes que permitan un eficiente y seguro tráfico aéreo, al mismo tiempo se ha generado la necesidad de firmar convenios y protocolos internacionales.

²⁸ Ibidem, pag 186.

Actualmente, existen diferentes convenios al respecto firmados por la mayoría de las naciones, así como leyes sobre la navegación aérea con las que se ha logrado la seguridad y eficiencia de la transportación aérea.

El transporte aéreo es relevante tanto para vuelos nacionales como para los internacionales. Los primeros son básicos para las relaciones entre territorios de una nación, y los internacionales han incrementado cada vez más su importancia debido a que los países actualmente entablan mayores relaciones entre sí.

Este crecimiento se ha reflejado con mayor ímpetu en Estados Unidos y Europa, sin embargo, cabe señalar que también algunos países Latinoamericanos han obtenido un desarrollo continuo durante los últimos 40 años, entre estos destacan Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela, los cuales son los países que tienen un mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares²⁹.

De esta manera, el transporte aéreo además de ser una forma de veloz desplazamiento entre largas distancias ha influido en el mejoramiento de la distribución de bienes y servicios, así como en el impulso de inversiones en las regiones y países que lo requieren.

En el caso de México, el transporte aéreo es un factor determinante en el desarrollo económico de la nación, pues ha logrado a lo largo de su uso mayores beneficios y disminución de costos. Tal subsector se utiliza tanto para trasladar pasajeros como carga, lo que significa que su importancia cada día es mayor.

En 1911 la ciudad de México fue el escenario para la presentación de la Moisant International Aviation, en donde se emplearon aviones Blériot y Deperdussin, esto en Balbuena en donde estaban instalados en carpas. Es así, que la transportación aérea toma relevancia hasta llegar a la actualidad en donde es un elemento indispensable para el traslado de pasajeros y carga.

Para la movilización de pasajeros y carga se requiere de una serie de instrumentos indispensables en la labor, como es un sistema aeroportuario que cubra las necesidades de los miembros de la nación, así como la infraestructura pertinente para lograr un mejor servicio. En la actualidad México cuenta con 83 aeropuertos y más de 1,600 aeródromos con lo que trata de estar a la vanguardia ante el resto del mundo.

²⁹ *Los transportes*, en <http://www.transportesxxi/htm.com.mx>

Lo anterior además de ser factor fundamental en el desarrollo del país ha contribuido de manera eficiente y segura con las empresas tanto nacionales como transnacionales, que actualmente se encuentran en nuestra nación aumentando su actividad y facilitando la realización de las actividades económico/financieras³⁰.

El transporte aéreo cuenta con 56 líneas nacionales, de las cuales 5 son troncales, 12 regionales y el resto se consideran como empresas de servicio aéreo especializado y no regular. Es decir, tanto los servicios regulares como los no regulares se han manifestado con gran amplitud en el interior del país.

Las líneas nacionales de servicio regular alcanzan una cobertura de 61 ciudades en el interior del país y 26 en el extranjero³¹. Actualmente la aviación troncal se conforma por 148 aeronaves, de éstas el 90 por ciento se dispone a vuelos nacionales e internacionales de corto y mediano alcance, para el período de 1989 a 1994 se manejó una tasa promedio anual de crecimiento de un 9.5 por ciento en cuanto al transporte de pasajeros y un 8.3 por ciento en lo referente al transporte de carga.

En cuanto al ámbito internacional se mantienen 32 convenios bilaterales firmados con 12 países del continente americano, 13 europeos y 7 asiáticos, ante este panorama el transporte aéreo experimentó un proceso de apertura y desregulación, lo que ha originado la entrada de nuevos prestadores de servicios.

Al mismo tiempo, se ha provocado la diversificación de estos servicios, el incremento de la oferta, ampliación de rutas y por ende precios competitivos para los usuarios, esto se expuso en el Plan Nacional de desarrollo 1994 – 2000, y en los discursos gubernamentales como el inicio positivo para el transporte aéreo mexicano.

Sin embargo, a pesar de que la apertura al exterior puede significar el desarrollo de algunos sectores del país, ha sido un descenso para las aerolíneas nacionales, ya que al enfrentarse a competencia externa tienen mayores conflictos para lograr sus objetivos.

Durante el sexenio anterior inmediato se realizaron propuestas enfocadas a realizar cambios al sector, al mismo tiempo se dieron los inicios para que a partir de 1995 se llevaran a acabo reformas y nuevos lineamientos, los cuales se han puesto en práctica, y se ha nombrado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad aeronáutica.

³⁰ Transporte, en <http://www.sct.gob.mx>

³¹ Subsector Aéreo, en <http://www.presidencia.gob.mx>.

Se ha consolidado la regulación en condiciones de competencia equitativa y de protección al ambiente, en cuanto al otorgamiento de concesiones y permisos; se organiza la operación de las diferentes modalidades del transporte aéreo; y se designó apoyo al desarrollo y modernización de las aerolíneas nacionales en el nuevo entorno internacional.

Esto se manifestó en los lineamientos establecidos por las SCT, teniendo como objetivo principal “consolidar un subsector aeronáutico seguro, eficiente, moderno y rentable; que proporcione un servicio de calidad; coadyuve a la integración regional; y que sea competitivo en el ámbito internacional”.³²

La importancia del transporte aéreo radica tanto en el ámbito económico así como en las cuestiones sociales, puesto que a través de este medio se logra el intercambio cultural entre países, el conocimiento de los mismos y su desarrollo.

De esta forma, se buscó seguir con los lineamientos establecidos por las autoridades aeronáuticas para lograr mayor crecimiento del rubro y con ello se impulse el desarrollo de las naciones. Entre las principales líneas de acción establecidas en México, en el sexenio en estudio se encontraban:

“Formular el Reglamento de la Ley de Aviación Civil para complementar la regulación del subsector, y contribuir así a su consolidación y desarrollo.

Modificar el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, a fin de lograr que su funcionamiento y consulta sea eficiente, expedito y moderno.

Reordenar el subsector aéreo con una marcada vocación de servicio al pasajero, y que contribuya a la ejecución plena de los programas de promoción del sector turístico.

Reforzar las inspecciones en las empresas aéreas con el fin de asegurar el cumplimiento de las normas vigentes y el mantenimiento de niveles óptimos de seguridad y calidad en sus operaciones; promover y regular la participación de particulares en la prestación de servicios de inspección, previa la expedición de la certificación correspondiente.

Participar en los diferentes foros internacionales en materia de navegación, comunicación y seguridad del tráfico aéreo.

³² Idem.

Suscribir convenios bilaterales con otros países que representen atractivas oportunidades para la aviación civil mexicana, en condiciones de equidad.

Fortalecer y reestructurar los programas de seguridad operativa de las aerolíneas que prestan el servicio de transporte aéreo, tanto regular como no regular.

Promover la capacitación del personal aeronáutico con el fin de reforzar las acciones dirigidas a salvaguardar la seguridad de los usuarios.

Contribuir a la consolidación financiera de las empresas aéreas y regular su actividad conforme a criterios de seguridad y elevados niveles de calidad”³³.

Las propuestas anteriores se realizan con el fin de lograr el mejoramiento de los servicios que proporciona el transporte aéreo, al mismo tiempo se busca el crecimiento continuo del subsector para estar a la vanguardia frente a la cultura y modernización de otras naciones.

Es por ello que se pretende, que tales ideas se lleven a cabo con bases financieras de alta calidad en el servicio y una adecuada utilización de los servicios aéreos con que se cuenta para lograr que las operaciones aeronáuticas presenten mayor seguridad y el control adecuado así como dominio por parte del estado mexicano sobre el espacio aéreo.

Lo anterior se establece con el fin de que se reflejen los logros obtenidos en todo el país y frente al resto del mundo, puesto que al desarrollarse el transporte aéreo al igual que todos sus componentes, se contribuye a mejorar las relaciones económico/financieras entre las empresas.

Por otro lado, con el aumento de estos servicios se benefician tanto los nacionales como aquellas personas que requieren utilizar esta transportación sus elementos.

Se plantean ideas que buscan el mejoramiento del transporte aéreo con la finalidad de colaborar al desarrollo y crecimiento de la nación, pero en la práctica los avances que se logran en el sector se deben en parte a la contribución que hacen empresas de otras naciones, las cuales requieren utilizar esta vía de comunicación. Situación genera relegar a las empresas nacionales y por ende a los intereses internos, logrando beneficiar únicamente a empresas externas.

³³ *Aviación Civil*, en <http://www.sai-systems.com/aviacion/TEORIA/Transito.htm>

Es por ello, que se requiere alentar a todas las empresas interesadas en la utilización de servicios aéreos a continuar con el desarrollo de estos, para lograr se reditúen beneficios a la nación. Al mismo tiempo que se permita la participación de servicios extranjeros con la finalidad de que éstos generen utilidades, costos menores y mayores entradas de divisas para el país.

2.3 Sistema aeroportuario

El sistema aeroportuario es uno de los instrumentos indispensables en el desarrollo del transporte aéreo, ya que cuenta con los componentes aéreos que ayudan a lograr el crecimiento del sector. Por ello, se requieren elementos adecuados de infraestructura y presupuesto para mantenerse a la vanguardia frente a los retos de la modernidad.

Los primeros servicios del sistema aeroportuario tuvieron origen en 1913 cuando los zepelines empezaron a cubrir trayectos entre diversas ciudades alemanas, de esta manera se iniciaron a programar vuelos para el servicio de pasajeros y posteriormente se inauguraron como parte esencial en el ámbito.

En 1918 se inició el primer servicio aéreo por parte de Estados Unidos y un año después se llevó a cabo el primer servicio diario de pasajeros entre Londres y París, dando como consecuencia, la formalidad de esta operación.

En el caso específico de México el desarrollo de construcciones aeronáuticas inició en 1915 con el establecimiento de los talleres nacionales de construcciones aeronáuticas, ubicados en Balbuena, su fundador fue el Coronel Alberto Salinas Carranza quién contó con la participación de Juan Guillermo Villasana y Francisco Santarini, bajo cuya dirección se realizaron los aeroplanos de las series A (biplano tipo escuela y profesional), B (biplano tipo transporte), C (biplano tipo caza), D,E,F (monoplanos tipo escuela) y H (tipo observación).

La primera etapa (1915 – 1919) estuvo a cargo de los talleres el ingeniero Angel Lascuráin y Osio. Además de los trabajos realizados en los talleres, hubo iniciativas particulares en el diseño y construcción de aeronaves, como los efectuados por éste individualmente (el bimotor Sport, de 1939, y el bimotor Aura, de 1957).

El sistema aeroportuario es de suma importancia para las naciones ya que, en él se involucran una serie de cuestiones monetarias y financieras de gran relevancia para las economías. Es uno de los principales factores que apoya a las naciones para aumentar sus beneficios en cuanto a costos de distribución y producción. Por esto, se debe contar con los requisitos adecuados para lograr mayores oportunidades de desarrollo.

La red aeroportuaria mexicana es una de las más vastas de América Latina cuenta actualmente con 83 aeropuertos de servicio al público, el 60 por ciento de éstos prestan servicios para vuelos nacionales e

internacionales, y el resto son exclusivos para uso nacional. El sistema aeroportuario en nuestro país se encuentra estructurado de la siguiente forma:

CUADRO NÚMERO 5

ESTRUCTURA DEL SISTEMA AEROPORTUARIO	
ASA	Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicio Auxiliares
Comisión	Comisión intersecretarial de Desincorporación
Comité	Comité de reestructuración del sistema aeroportuario mexicano
Grupos de aeropuertos	Grupo Ciudad de México, Centro Norte, Pacífico y Sureste
Grupo Centro Norte	Conformado en un principio por los aeropuertos de Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Zihuatanejo, Zacatecas, Culiacán Ciudad Juárez, Chihuahua, San Luis Potosí, Durango, Torreón Tampico y Reynosa
Grupo Ciudad de México	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
Grupo Pacífico	Conformado en un principio por los aeropuertos de Guadalajara, Puerto Vallarta, Tijuana, San José del Cabo, Bajío, Morelia, Hermosillo, La Paz, Aguascalientes, Los Mochis, y Manzanillo
Grupo Sureste	Conformado en un principio por lo aeropuertos de Cancún, Mérida, Villahermosa, Cozumel, Oaxaca, Huatulco, Manatitlán, Tapachula y Veracruz
Ley	Ley de Aeropuertos

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, *Panorama del transporte aéreo Regional, México* 1992.

El Sistema aeroportuario mexicano cuenta con una red aeroportuaria que se representa de la siguiente manera:

CUADRO NÚMERO 6

RED AEROPORTUARIA NACIONAL	
A CARGO O PROPIEDAD DE:	NUMERO DE AEROPUERTOS
Aeropuertos y Servicios Auxiliares	23
Grupos Aeroportuarios	35
Estatales	10
Municipales	5
Particulares	4
Dependencias del Gobierno Federal	6
TOTAL	83

Fuente: *Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, en <http://www.asa.gob.mx>.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares es el Organismos más importantes dentro del sistema aeroportuario nacional, ya que en éste se encuentran los lineamientos necesarios para el buen funcionamiento aéreo, ASA administraba 58 aeropuertos en su mayoría para vuelos nacionales e internacionales, otros son para vuelos al interior del país.

Actualmente, entre las acciones más importantes que propone ASA, para el mejoramiento del sistema aeroportuarios se encuentran las siguientes:

“Concretar en conjunto con la SCT las medidas y estudios finales para el desarrollo de nuevas instalaciones aeroportuarias en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Continuar con los trabajos tendientes a apoyar a los gobiernos estatales y a la SCT en los estudios que permitan una operación segura y eficiente de las instalaciones aeroportuarias.

Implementar programas de sustitución de equipo de rescate y extinción de incendios, así como de unidades de apoyo, por equipo con nueva tecnología en los aeropuertos de la red.

Mejorar procesos administrativos y operativos que se realizan en ASA, dentro del Programa de Calidad Total, implementado en la entidad.

Continuar con el Programa de Seguridad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, tomando como referencia el programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en el cual se incluyen los planes de seguridad, contingencia y emergencia”³⁴.

Como se expuso en puntos anteriores Aeropuertos y Servicios Auxiliares, así como otros Organismos y Asociaciones se encargan de regular lo referente al sistema aéreo, por ser un factor indispensable para el exitoso desempeño del sector.

Es por ello, que a través de las diferentes organizaciones aéreas se pretende mantener en óptimas condiciones la estructura del sistema aeroportuario, lo que involucra tanto el área de carga como la de pasajeros, de esta forma se logrará un mejor ambiente y rápido crecimiento aeroportuario.

El sistema aeroportuario ha sido uno de los puntos de interés para el Gobierno, debido a que éste significa una fuente de entrada de divisas para la nación a través del uso que le dan las diferentes empresas internacionales y los países. Es por ello que dentro del Plan Nacional de Desarrollo 1994 - 2000, las cuestiones aeroportuarias son un punto importante ya que se marca el inicio del restablecimiento de éstas y la apertura hacia el exterior.

El sistema aeroportuario es un rubro de interés en los proyectos federales, por lo que se insta a empresas externas a contribuir en el país con su uso. Sin embargo, se deben tener en cuenta las deficiencias de la red aeroportuaria ya que son el principal obstáculo para que las empresas nacionales logren obtener beneficios.

Una de las principales problemáticas que se vislumbra en el sector es la centralización existente en la toma de decisiones, puesto que son únicamente unas cuantas personas las encargadas de realizarlas. Lo que significa que los beneficiados también son unos cuantos, tal situación se traduce en ineficiencias, tanto en los servicios que se prestan como en la atención a los usuarios.

³⁴ Aeropuertos y Servicios auxiliares, *Administración Aeroportuaria*, 2 tomos, Ed. ASA. México, D.F., 1974, p. 48.

La centralización permite que la toma de decisiones se presente en las cuestiones operativas y administrativas de los aeródromos, puesto que día con día se otorgan mayores concesiones y se van relegando los servicios nacionales, enfrentando a compañías mexicanas con la competencia extranjera.

Aunado a esto, se encuentra el bajo potencial de los recursos humanos con que se cuenta en los aeropuertos por no tener la capacitación y coordinación adecuada con las autoridades aeronáuticas, falta de equipo de apoyo y escasa definición de las actividades administrativas.

El sistema aeroportuario es una oportunidad para lograr mayor crecimiento tanto del sector como del país, siempre que cuente con las condiciones óptimas para enfrentar los retos externos. Es por ello, que se deben contemplar las ineficiencias y evitarlas para lograr el desarrollo esperado.

En 1995 aparece la Ley de Aeropuertos la cual fortalece la rectoría del Estado mediante una regulación que debe ser transparente y eficaz, se establecen reglas claras que brindan seguridad jurídica a la inversión privada, con cláusulas no discriminatorias en la construcción, explotación, operación y administración de los aeródromos civiles³⁵.

Con tales reformas el sistema aeroportuario empieza a tomar otro rumbo, puesto que al iniciarse la apertura hacia el exterior y aumentar el número de concesiones otorgadas las cuestiones aéreas se vuelven cada vez más indispensables como vía de entrada al país tanto de pasajeros como de todo tipo de servicios externos³⁶.

Para regular el gobierno implementó lineamientos y se propone mantener la seguridad en el sector. Su objetivo principal es el mejorar el sistema aeroportuario y la infraestructura que de éste emana, para elevar la seguridad y eficiencia de la red aeroportuaria.

Por lo anterior establece:

- “Reforzar los mecanismos de regulación y supervisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el propósito de fortalecer la rectoría del Estado y verificar el cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios en materia de inversiones,

³⁵ Dirección General de Aeronáutica Civil, *La aviación Mexicana en Cifras, 1990 – 1996*. Ed. SCT. México 1996.

³⁶ Gerencia General de Comunicación Social, *Panorama General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, Ed. ASA, México 1994.

calidad del servicio, conservación y modernización del sistema aeroportuario en beneficio de los usuarios

- Fortalecer las acciones que desarrollan las comandancias de los aeropuertos, con el fin de reforzar las medidas preventivas en materia de incidentes y accidentes de aviación, así como el estricto cumplimiento de la normatividad
- Continuar fomentando el desarrollo regional y promover el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria y del transporte aéreo, a través de la rehabilitación y ampliación de aeródromos en diversas regiones del país
- Continuar con la actualización de la base de datos de pistas y aeródromos debidamente regularizados así como de un proceso permanente de apoyo a las diversas autoridades competentes³⁷.

Se busca la mejora continua del sector ya que durante el sexenio anterior no se encontró ningún tipo de crecimiento para el rubro, puesto que los avances y beneficios se enfocaron a otros sectores. A partir de 1994 con las estipulaciones realizadas por parte de las autoridades federales se da mayor atención a las cuestiones aéreas, lo que trae consigo que se tengan mayores posibilidades de crecimiento. Sin embargo, tal idea no se realizó como se pretendía debido a que no se llevaron a la práctica todos los objetivos planteados.

Estas líneas de acción son importantes por ser el punto de partida para dar apoyo y seguimiento por parte del gobierno y de los usuarios, a las cuestiones aéreas. Es por ello, que lo ideal es llevarlas a cabo una vez iniciadas y sustentarlas con la práctica. Con esto, el sistema aéreo lograría un pronto desarrollo al mismo tiempo que se convertiría en una de las fuentes principales e indispensables para el crecimiento nacional.

El Plan Nacional de Desarrollo 1994 – 2000 establece mejorar la calidad y servicios del sistema aeroportuario, así como una reestructuración plena del mismo, con el fin de mantener en los años siguientes estabilidad en el rubro y lograr beneficios permanentes para la nación.

Sin embargo, durante el período en mención no se lograron llevar a cabo tales lineamientos, se inició una campaña de reestructuración y cumplimiento, pero no se obtuvieron los resultados esperados, debido a que este sector recibió influencia externa la cual no benefició al país.

³⁷ *Plan Nacional de Desarrollo, 1994 – 2000.*

Con base en el Plan Nacional de Desarrollo, el sistema aeroportuario se envuelve en programas que pretenden proyectar hacia el exterior el sistema aeroportuario nacional, es por ello, que se debe entender que día con día el desarrollo aeroportuario tiene trascendencia económica y financiera para la Nación.

2.3.1 Tráfico Aéreo

El tráfico aéreo es uno de los factores de mayor importancia en el sistema aeroportuario mexicano debido a que las actividades económicas y financieras cada vez son mayores. Asimismo, debemos considerar que día con día nuestros aeropuertos se convierten en las salas de llegada y salida de pasajeros y mercancías de todo el mundo.

Sin embargo, se ha encontrado un decremento considerable en este sector. Durante 1995 se atendieron alrededor de 45.1 millones de pasajeros en la red aeroportuaria mexicana, lo que representó una baja del 15.3% respecto a 1994. En cuanto al movimiento de los pasajeros comerciales éste tuvo una disminución del 15.2%³⁸.

En cuanto a las operaciones totales registradas en el año en mención se contó con 1.34 millones con una tasa decreciente de 9.2% respecto del año anterior. Del total de operaciones el 50.3% fue de las operaciones nacionales el 14.4% a las internacionales y del fletamento y el 35.3% a las de aviación regional y general.

La aviación comercial, en el mismo año, presentó el 64.7% del total de las operaciones aéreas nacionales, con un decremento del 5.6% en comparación con el año anterior. El índice de pasajeros por operación presenta un 8.9% menos que los años anteriores, esto es, 51 pasajeros por operación que se realiza a nivel nacional en la red aeroportuaria³⁹.

Esta situación es constante hasta nuestros días ya que las cifras que presenta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, verifican que el tráfico de pasajeros de las 13 aerolíneas de México disminuyó un 6.6% entre el 2000 y 2002.

Lo anterior, se debe al desplome del tráfico internacional de pasajeros, que bajó un 12.6% entre el 2000 y 2002 en México. Esta disminución es atribuida a los ataques terroristas del 2001 en Estados Unidos y a las

³⁸ Aeropuertos y Servicios Auxiliares, *Sistema Estadístico Aeroportuario*, XII Edición. México 1996.

³⁹ *Ibidem*, pag XIII.

inestables condiciones de la economía. El tráfico local de pasajeros, por su parte, registró una disminución de 4.3% durante estos años.

Se pronostica que para el año 2015 la demanda de pasajeros se encontrará entre los 97.3 y los 132.3 millones de pasajeros en la aviación general del país. Lo que implica un crecimiento anual aproximado del 3.8 y 5.4% en los próximos años. Cabe destacar que el valor promedio de pasajeros por operación continua disminuyendo.

2.4 Infraestructura aeroportuaria

A lo largo del siglo XX se han presentado acontecimientos que dejaron marcado el camino del transporte en el ámbito mundial, en el caso de las cuestiones aéreas tales cambios fueron trascendentales ya que éste se convirtió en la forma de desplazamiento entre naciones.

La infraestructura aeroportuaria, es el elemento primario del sector aéreo que ha logrado un crecimiento y sustento favorable en el ámbito, por ser el punto principal para el desarrollo del sistema aeroportuario y del transporte aéreo.

Es por ello, que resulta interesante conocer su importancia y la forma en que influye de manera decisiva para el buen funcionamiento del sector, puesto que sí se logra mantener una infraestructura adecuada, el funcionamiento aéreo dentro de una nación será el correcto y fomentará su desarrollo, principalmente en las cuestiones económicas.

En el caso de México, la infraestructura se ha determinado por los efectos de la economía global que en nuestros días toman mayor relevancia. A pesar de las transformaciones sociales, cambios políticos, evolución económica y el dinamismo urbano por el cual ha pasado. Presentó un período de transición para industrializarse en poco tiempo e incursionar de manera rápida y eficiente en el ámbito externo.

La infraestructura aeroportuaria tuvo sus inicios con la aparición de la aviación, derivado de la necesidad de construir lugares en donde las aeronaves tuvieran las condiciones adecuadas para su despegue y aterrizaje, a partir de entonces se dio el crecimiento acelerado del sector.

Su importancia aumentó en forma incomparable originando el inicio de vuelos regulares con tarifas y destinos establecidos, incrementó así la infraestructura en tierra con establecimientos que cubrieran las necesidades y se estableció que los aviones cumplieran con los requerimientos de las naciones.

De esta forma, se unieron diversos destinos a través de los vuelos que se implementaron, la infraestructura se dedicó a asumir los retos que se presentaron, con lo que se modernizaron los elementos con que cuenta.

Los esquemas financieros que se utilizan actualmente para la construcción y operación de la infraestructura aérea en México se determinan de acuerdo:

“A la construcción operación y transferencia, de la infraestructura con que actualmente se cuenta para lograr su mejoramiento e implementación.

Construcción y arrendamiento de los medios utilizados para el desarrollo de la infraestructura y con ello lograr un crecimiento continuo en el sector aéreo”⁴⁰.

A partir de estos avances se cuenta con 83 aeropuertos y mil 726 aeródromos que permiten el transporte eficiente para más de 52 millones de pasajeros al año, 200 mil toneladas de cargas, y 1.5 millones de operaciones. Entre 1989 y 1994, se registró un movimiento de pasajeros con una tasa de crecimiento anual de 9.5% en cuanto al servicio de pasajeros en tanto que el servicio de carga se encontró con un 8.3%⁴¹.

La estructura del mundo y de México es distinta día con día por lo que las crisis y los problemas son comunes, sin embargo, la evolución tecnológica que se manifiesta con los cambios actuales ha provocado la aparición de nuevas técnicas para la pronta evolución de las obras en infraestructura.

Por lo anterior, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria se presenta paulatinamente y resulta necesario que dicho proceso continúe para lograr obtener mayores beneficios y enfrentar los desafíos del crecimiento de nuestro país y en especial los retos que debe enfrentar ante el resto del mundo.

La infraestructura es una necesidad fundamental para la construcción de una economía eficiente y competitiva, así como para elevar la calidad de vida de la población, siempre bajo el estricto respeto al sector que lo rodea.

Una de las grandes metas a las que se enfrenta la infraestructura aeroportuaria es la apertura económica que se presenta en la actualidad permitiendo la entrada de capital privado y por ende de nuevos intereses que tomaron parte en las decisiones del sector⁴², desafortunadamente no todos los beneficios de esta apertura son positivos, puesto que, en su mayoría nuestra infraestructura y todo lo que rodea al ámbito aéreo se encuentra en desventaja con respecto a los nuevos inversionistas.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ *Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, en <http://www.asa.org.mx>.

⁴² Secretaría de Gobernación, *Memoria del sexenio 1994 – 2000*, Ed. SEGOBI, México 2000

Se considera que el principal propósito de esta apertura es elevar los niveles de seguridad e incrementar la rentabilidad y eficiencia de la red aeroportuaria a través de una infraestructura moderna y adecuada⁴³. Con el propósito de mantener una infraestructura que se encuentre a la vanguardia y responda al dinamismo de la demanda.

Se han aumentado la eficiencia, calidad y servicios de este sector, con lo que se abrieron nuevas oportunidades de inversión. Por lo que, de los 58 aeropuertos que estaban bajo la administración federal se otorgó la concesión de los siguientes:

CUADRO NÚMERO 7

Grupos Aeroportuarios

Grupo Sureste	Grupo Ciudad de México	Grupo Pacífico	Grupo Centro – Norte
Cancún Cozumel Mérida Villahermosa Oaxaca Huatulco Minatitlán Tapachula Veracruz	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	Guadalajara Puerto Vallarta Tijuana San José del Cabo Bajío Morelia Hermosillo La Paz Aguascalientes Los Mochis Mexicali Manzanillo	Monterrey Acapulco Mazatlán Zihuatanejo Zacatecas Culiacán Ciudad Juárez Chihuahua San Luis Potosí Durango Torreón Tampico Reynosa

Fuente: *Aeropuertos y Servicios Auxiliares* en <http://www.asa.gob.mx>

Con esta apertura se espera que la infraestructura aérea se mantenga en las mejores condiciones y se realice la construcción o remodelación de la existente. Es por ello que se hace énfasis especial en la apertura económica que se promulga para el sector se pretende renovar 12 aeropuertos del número total existente, construir 2 más y remodelar 6 terminales aéreas.

⁴³ Ibidem pag. 203.

Con la privatización de terminales aeroportuarias se permitiría a los concesionarios financiar y desarrollar nuevos aeropuertos, así como la modernización de los existentes con lo que se busca mayor participación de éstos en las actividades de transporte aéreo y por ende tener más colaboración con la nación.

De esta forma, las empresas externas que utilizan la infraestructura aeroportuaria nacional como parte de su desarrollo se involucran con rapidez en todas las cuestiones de transportación, con lo que se vuelven una de las principales entradas de divisas para el país. Esto se ha reflejado a lo largo del sexenio en estudio ya que a partir de que se inicia el concepto privatización del sector se acepta la participación de empresas y de intereses externos.

Lo anterior, se considera el inicio de una relación con los países integrantes de la comunidad internacional los cuales requieren de estos servicios, a través de la explotación de los medios e infraestructura aérea con que el país cuenta, llevando a la internacionalización de los mismos, con lo que se pretende lograr mayor desarrollo para el país.

Sin embargo dicho discurso, a pesar de ser manejado con gran ímpetu, no se ha llevado a la práctica, puesto que al privatizar al sector se ha logrado la participación de las empresas externas, pero los beneficios no son redituables para la nación, sino que el uso de los recursos aéreos ha servido únicamente para el crecimiento externo, tanto de dichas empresas como de las naciones a las que pertenecen, siendo México el menos favorecido.

Debemos considerar que el gobierno federal designó para el año 2000 un 24% del producto interno bruto y un aumento importante en la inversión privada para continuar con el establecimiento de la infraestructura aérea, cifras que se vuelven poco importantes para el país, puesto que el desarrollo esperado era mayor al obtenido.

Los desafíos que enfrenta la infraestructura aeroportuaria son cada vez mayores por lo que requiere apoyo de los integrantes del sistema aéreo en especial de las compañías mexicanas para lograr mantener poderío en el rubro y que no sean las empresas extranjeras las únicas que se beneficien con las concesiones, pues existiría el riesgo de que absorban los servicios aéreos mexicanos.

Al gobierno le corresponde la planeación estratégica del desarrollo de las obras aeroportuarias, invertir en licitaciones, proyectos, y procesos los cuales deben tener en cuenta siempre la realidad de la competencia internacional en los mercados de capitales.

Al establecer proyectos adecuados y otorgarles el seguimiento correcto por parte del gobierno y de las empresas que utilizan los servicios aéreos, se propiciaría la promulgación cada vez mayor del sector, hasta lograr sea uno de los principales medios de transportación tanto nacional como internacional. Con esto, se reeditaría al país hasta llevarlo a competir frente al resto del mundo en los negocios establecidos por la comunidad internacional.

CAPÍTULO 3. IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA PARA LA PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS MEXICANAS EN EL ÁMBITO DE LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES

A través de este capítulo se analizará la importancia de la infraestructura aeroportuaria y la influencia que ésta tiene frente a las empresas mexicanas en el ámbito de Negocios Internacionales, debido a que este factor es determinante para el desarrollo óptimo de la nación y para entender el crecimiento del transporte aéreo.

Durante los últimos años se han presentado una serie de cambios importantes en lo que se refiere a las cuestiones aéreas entre los que destacan la entrada en vigor de la nueva Ley de Aviación Civil así como La de Aeropuertos. En 1994 se manifestó la apertura a nuevas líneas aéreas y por ende a la participación de empresas externas.

Lo anterior, ha provocado el incremento de inversión externa en el ámbito económico nacional, así como la participación de empresas extranjeras en los negocios internacionales entablados por las empresas mexicanas, que buscan mayor posicionamiento en los mercados de otras naciones, tomando en consideración como medio principal de transporte al aéreo.

Por lo que, se vuelve importante el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria, por ser un factor determinante para el establecimiento de negocios internacionales se convierte en el principal medio de comunicación entre el país y el resto del mundo.

Siendo los negocios internacionales actividades económicas / financieras de importancia para el desarrollo de la nación que buscan rentabilidad en el mercado que se establezcan, requieren elementos que les permitan tener mayor participación al cruzar las fronteras del país.

Se busca la facilidad para realizar los trámites correspondientes en la materia, para ayudar con esto a que el establecimiento en el exterior sea rápido y eficaz, al mismo tiempo se pretende una mayor participación de las empresas nacionales para emprender Negocios externos.

En la actualidad las empresas mexicanas son una de las principales fuentes para el crecimiento económico del país, y al lograr establecerse en otras naciones se da a conocer la cultura y recursos con que se cuenta al interior de la nación, es por ello que al incrementar su actividad se obtiene desarrollo para el país.

De esta forma, al establecer Negocios Internacionales por parte de las empresas mexicanas se fortalece cada día el dinamismo económico de dichas actividades y con ello logran mantenerse frente al resto del mundo, por esto se debe trabajar para estar a la vanguardia que exige la modernidad.

La importancia de la infraestructura aérea radica en ser un elemento indispensable para el establecimiento de una actividad empresarial en mercados externos, debido a que es un medio de comunicación primordial para unir distancias largas, con esto se genera mayor acercamiento entre comunidades, pueblos y naciones.

El transporte aéreo además de considerarse un medio de unión entre comunidades, es también un elemento para iniciar y mantener actividades económicas, tal como son los Negocios Internacionales.

Es por ello, que el estudio de la infraestructura aérea y su importancia, durante el período 1995 –2000, resulta muy interesante, debido a que en dicho período se presentaron cambios importantes para el sector, al mismo tiempo que se establecieron actividades económicas que afectan el desarrollo de los Negocios Internacionales por parte de las distintas empresas mexicanas.

3.1 Explotación de la infraestructura aeroportuaria por las empresas mexicanas en el ámbito de los Negocios Internacionales

El ámbito de los Negocios Internacionales proporciona elementos de ayuda para el establecimiento de actividades económico financieras por parte de las empresas mexicanas, ya que al ser importantes para el desarrollo de la nación se convierten en el inicio para la apertura hacia el exterior.

La explotación de la infraestructura aérea por parte de las empresas mexicanas, actualmente ha registrado cambios que paralelos al desarrollo económico de las naciones han consolidado a los Negocios Internacionales como actividades que buscan rentabilidad en mercados externos.

La práctica de dichas actividades es afectada en su mayoría por las normas que establecen las naciones, tal es el caso de las reglas proteccionistas a la exportación e importación y en general al establecimiento de comercio entre mercados, así como, de toda la reglamentación sanitaria y fitosanitaria establecida.

En cada nación existen normas específicas que tienen que respetarse para el establecimiento de un negocio al interior de sus mercados, por ejemplo, el cumplir con la sanidad, nivel de calidad, las costumbres de la nación en que se ofrece el producto, etc., son puntos importantes que se deben considerar.

Actualmente, se utiliza la transportación aérea para el desplazamiento tanto del personal como de los productos que se ofrecen en otros países, por ser ésta una rápida y fácil forma de ingresar a distintos territorios, por lo que, en nuestros días el estudio de la infraestructura aérea forma parte esencial del establecimiento de actividades con el exterior.

Las reformas a las leyes de aviación civil proporcionan una nueva visión para la transportación aérea, por tratar de mantener en mejores condiciones las cuestiones aeronáuticas y con ello contribuir a la nueva forma en que se deben establecer dichas actividades comerciales⁴⁴.

La infraestructura aérea en México durante las últimas décadas se ha convertido en un factor fundamental para las empresas que realizan actividades económicas buscando la rentabilidad en distintos mercados, ya

⁴⁴ Acosta Bonilla A. *Los derechos comerciales en el transporte aéreo Internacional*, Dirección General de Aeronáutica Civil. México 1980 pp136.

que al establecerse en otras naciones se contemplan bajos costos y altos rendimientos para la empresa y con ello que se reditúe al país.

Durante varias décadas, se observó un alto crecimiento y mayor atención a la infraestructura de transportación terrestre mexicana, otorgando un alto porcentaje del gasto gubernamental a ese rubro, es hasta el sexenio de 1994 – 2000, cuando se inicia una campaña de mejoramiento a la red aérea.

Al mismo tiempo que se da el inicio de la apertura hacia el exterior, permitiendo la explotación de la infraestructura aeroportuaria a empresas e intereses externos.

Estas acciones han provocado que el sector aéreo admita la competencia de diversas aerolíneas, por lo que, las empresas mexicanas tienen opciones para el uso de los servicios, al realizar negocios con el exterior.

Con lo anterior, el establecimiento de negocios Internacionales por parte de las distintas empresas mexicanas propicia el desarrollo de la competencia entre los integrantes de la red aérea, al mismo tiempo que es una entrada importante de divisas al país. Por ello, la infraestructura aérea debe ser adecuada para apoyar y mantener el crecimiento de dichas actividades.

Durante el período de estudio se logró la consolidación de la parte jurídica que rige a la aviación civil respecto a su uso en actividades económicas, así como en el fortalecimiento de distintas acciones para lograr competencia efectiva en beneficio de las distintas empresas que llevan a cabo la explotación de dichos servicios.

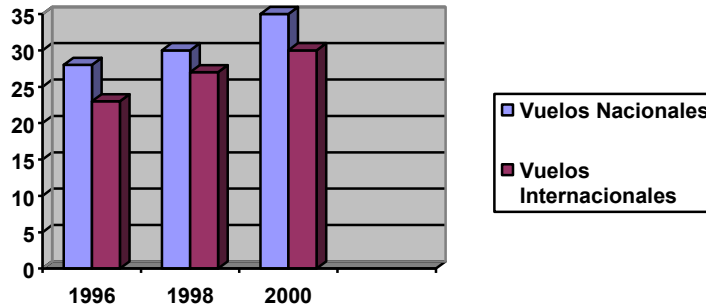
De esta manera, durante 1997 y 1998 los servicios regulares nacionales e internacionales tanto de carga como de pasajero presentaron un aumento considerable en su uso, de un tráfico de 14.2 a 15.4 millones en servicios nacionales se tuvieron 17 millones de usuarios, y de 12.3 a 13.5 millones, se llega a los 14.7 millones en el mercado externo en cuanto al uso de los medios de transportación aérea⁴⁵.

A partir de la década de los noventa se presentan cambios de mayor relevancia para el sector aéreo que provocan se logre una mayor cobertura, con más participantes en el mercado, esto se representa de la siguiente forma:

⁴⁵ Gerencia General de comunicación Social A.S.A *Planes para el desarrollo de la aviación civil en la región*, México, 1993.

GRAFICO NUMERO 1

Aumento de vuelos nacionales e internacionales durante el período 1996 - 2000



FUENTE: *El crecimiento masivo de aerolíneas*, en <http://www.mundoejecutivo.com.mx>

Con la gráfica anterior se muestra el aumento de vuelos que se ha presentado en los últimos años en el sector aéreo. Con el inicio de la década de los noventa, el crecimiento de éste es relevante debido a que se le da mayor importancia, al igual que se inicia el mejoramiento continuo de elementos como infraestructura y sistema aeroportuario.

Es hasta el año de 1994 con el inicio del sexenio del entonces Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, cuando se presenta un aumento importante en los vuelos nacionales e internacionales que se manejan en los distintos aeropuertos del país especialmente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). Aumento que continua y para 1996 crece en un 15%, lo que se refleja en el crecimiento de la demanda y para el año 2000 se vislumbra un porcentaje de entre el 15 y 17% más que los años anteriores.

Por lo anterior, se demuestra que la modernidad ha provocado muchos cambios dando como resultado que las actividades económicas de la nación crezcan y con ellas se presente un rápido impacto en la transportación aérea, por ser este tipo de transporte el preferido para llegar a lugares alejados en menor tiempo.

En el ámbito internacional se manejan una serie de ideas relacionadas a dichos cambios. México se muestra atento para lograr mayor integración en el establecimiento de actividades económico/financieras que son de utilidad para la nación, y que por parte de las empresas ayuden a su beneficio. Esto es, los cambios que se presentan tanto de manera interna como externa son esenciales para el país así como para su crecimiento.

El establecimiento de negocios internacionales por parte de las empresas mexicanas considera los distintos impactos tanto de la tecnología, funcionales, competitivos, ambientales y políticos que ayudan a que sea o no fructífero el negocio.

Es decir, todos y cada uno de estos elementos tienen relevancia en el desarrollo nacional, porque afectan de manera directa en el crecimiento y establecimiento de un negocio. Por lo que, se debe tener en cuenta su importancia y conocer claramente los instrumentos tecnológicos, así como la competencia a la que se enfrenta, todo esto se lleva a cabo con la finalidad de que el negocio crezca con facilidad y que se eviten posibles inconvenientes.

Al utilizar la infraestructura aeroportuaria como medio de crecimiento para el negocio que se establece es necesario se tome en consideración que no sólo constituye un elemento para el inicio, sino que es la parte fundamental para lograr mantenerlo ante los retos que tanto la competitividad como la actualidad demandan.

Cuando una empresa decide iniciar sus negociaciones hacia el exterior éstas deben ser semejantes a las que ha llevado a cabo al interior del país sin olvidar que la reglamentación, costumbres y competencia a la que se enfrenta es distinta. Además, se deben considerar:

“Importación y exportación de mercancías y bienes manufacturados

Inversión de capital en bienes de manufactura, extractivos, agrícolas, de transportación y de comunicación

Supervisión de empleados en diferentes países

Inversión en servicios internacionales como banca, publicidad, turismo, venta al menudeo y construcción

Transacciones que comprenden derechos de autor, patentes, marcas registradas y tecnología del proceso”⁴⁶

Por lo anterior, de acuerdo al país en donde se pretende llevar a cabo el negocio se deben considerar las reglas existentes, para evitar controversias en cuanto a costumbres o documentación que presente en dicha nación.

⁴⁶ Taggart, James H. y Michael C. McDermott, *La Esencia de los Negocios Internacionales*, Ed. Prentice Hall Hispanoamericana, S.A. México.

Es por ello, que las empresas deben contemplar todos los requisitos que se establezcan en el mercado meta para lograr mantenerse frente a la competencia y a la posible problemática que se manifieste en otras naciones, un elemento importante para realizar un óptimo negocio es contemplar la transportación y los beneficios que proporciona.

La infraestructura aeroportuaria es de importancia para la realización de actividades económicas, y más aún para lograr mantener la rentabilidad y posicionamiento del negocio por largo tiempo, en uno o más mercados de índole internacional, buscando establecerse y dar a conocer el producto y la cultura de la empresa.

En los últimos años se ha manejado el esquema de apertura hacia el exterior del sector aéreo con lo que se ha permitido que distintas empresas aéreas extranjeras con intereses privados exploten los recursos y vías nacionales. Lo que provocó discusiones entre diversas dependencias, debido a que al tomar tal decisión se afectan intereses nacionales y ahora los beneficios que reditúa el transporte aéreo y su infraestructura no quedarán por completo en el país.

Esto se refleja en las pocas aportaciones que se reciben del sector aéreo, al igual, las empresas mexicanas son las menos beneficiadas al existir intervención de corporaciones externas. Tal es el caso de las aerolíneas Mexicana de Aviación y Aeromexico que durante años se han mantenido como fuente nacional, actualmente su crecimiento se ha visto afectado con la influencia que tienen aerolíneas externas como American Airlines, Air Britihs, Air France, Lan Chile, Cubana Air, entre otras.

Durante el sexenio en estudio y el anterior inmediato, se impulsó la inversión de gobiernos de los estados y de los particulares en la ampliación de terminales de pasajeros y de carga, así como de servicios conexos, con lo que se busca mejorar la tecnología del servicio de ayuda a la navegación aérea y estimular el desarrollo y crecimiento del transporte aéreo con la participación privada⁴⁷.

Las empresas nacionales continúan el proceso de modernización de su flota con aviones tipo Boeing, ATR, y flotillas de rápido desplazamiento, sin embargo, las empresas internacionales cuentan con aviones de largo alcance lo que lleva a seguir en desigualdad de condiciones en cuanto a servicios y elementos aéreos.

⁴⁷ Secretaría de Gobernación, *Memoria del sexenio 1994 – 2000*, Ed. SEGOBI, México 2000

Esto, produce que las autoridades nacionales busquen nuevas alternativas para lograr mantenerse al paso de la modernización y contar con equipos suficiente que estén a la vanguardia de otras naciones⁴⁸.

Existen un sin número de deficiencias en el transporte aéreo que retrasan su crecimiento, y por ende, afectan en la realización de los negocios, que basan sus acciones en la transportación aérea, entre las más comunes se encuentran:

1. La existencia de poca información sobre los vuelos y manejo de equipaje
2. La ausencia de una adecuada coordinación por parte de las autoridades
3. En algunos casos la ubicación de los aeropuertos es en zonas de alto riesgo metereológico, lo que requiere tener un equipo de ayuda a la navegación y excelente sistema de aterrizaje por instrumentos
4. La transportación en tierra de pasajeros, que en ocasiones presenta inconveniencia en especial en las plataformas
5. La falta de regulación de servicios de taxis y transporte colectivo

Estos son ejemplos de la problemática que se presenta en la transportación aérea, que impide el adecuado fortalecimiento de las actividades económicas que se basan en su utilización. Tal es el caso de las múltiples empresas mexicanas que realizan negociaciones con el exterior y su forma de comunicación es a través de la vía aérea.

Se presentan dificultades al no contar con los elementos necesarios para su desarrollo, es por ello, que se recomienda que se tenga atención ante esta problemática para lograr un sector con seguro y que cuente con los elementos necesarios para mantenerse a la vanguardia ante los cambios que se presenten.

Dichas deficiencias se encuentran en los servicios que ofrece el transporte aéreo en cuanto a horarios de vuelos, infraestructura moderna, un sistema aeroportuario con condiciones poco apropiadas de llegadas y salidas y en la falta de respeto por la reglamentación.

⁴⁸ Secretaría de Gobernación, *Memoria del sexenio 1988- 1994*, Ed. SEGOBI, México 1994 Secretaría de Gobernación, *Memoria del sexenio 1988- 1994*, Ed. SEGOBI, México 1994

El progreso del sector aéreo ha crecido en los últimos años, sin embargo las cuestiones aéreas nacionales, aún no presentan el desarrollo adecuado para competir frente al resto del mundo.

La infraestructura aérea requiere estar en óptimas condiciones, tanto para el uso de pasajeros como para el transporte de carga que realizan las empresas mexicanas al iniciar y mantener negociaciones en mercados externos lo que ayudará a mantenerse por más tiempo y competir con empresas externas con lo que lograrán rentabilidad y posicionamiento estratégico de los mercados extranjeros.

3.2 Beneficios de las empresas mexicanas en el transporte aéreo

Día con día aparecen nuevas oportunidades en los distintos mercados internacionales para realizar actividades comerciales y económicas, al mismo tiempo que se manejan una serie de productos que ayudan a establecer nuevas rutas de comunicación que proporcionan importancia al transporte aéreo alrededor del mundo.

Las empresas nacionales necesitan mantenerse al paso de la modernidad para lograr competir frente al extranjero, deben cubrir los requisitos de sanidad, trámites, tecnología y transportación adecuados para lograr crecer en el ámbito mundial.

Por otro lado, la competencia es cada vez mayor por lo que las empresas mexicanas han tomado medidas necesarias para desempeñar sus actividades en más mercados, así como para colocar sus mercancías ante los diversos promotores de índole internacional.

Al presentarse la demanda de satisfactores que cubren las necesidades primarias y secundarias de las naciones, los requerimientos de transportación están en crecimiento, siendo el transporte aéreo el principal medio para lograr el intercambio de mercancías entre naciones.

Desde 1919, han surgido reuniones en donde se promulgan acuerdos, protocolos, convenios y proyectos referentes a la regulación de la transportación aérea, los cuales han cambiado con el paso del tiempo, debido a que de acuerdo a la época y condiciones en que éstos son utilizados se modifican para mantenerse actualizados.

Estos documentos son de suma importancia para las empresas que utilizan el transporte aéreo puesto que al llevar a cabo los lineamientos de los acuerdos mejoran su situación en el desarrollo de actividades comerciales⁴⁹.

Al acatar estos lineamientos las empresas mexicanas logran beneficiarse, desde el punto de vista legal ya que al darse alguna controversia entre las naciones la situación económica y en especial las actividades entabladas por éstas no resultarían afectadas, una vez que el transporte aéreo es la fuente de unión entre las naciones, las actividades se logra con rapidez y efectividad.

⁴⁹ Aeropuertos y Servicios auxiliares, *Administración Aeroportuaria*, 2 tomos, Ed. ASA. México, D.F., 1974, p.

El desarrollo del servicio de transporte de mercancías vía aérea ha mantenido un impulso muy importante entre las distintas aerolíneas aumentando al igual el tráfico de éstas. Las empresas mexicanas se benefician no sólo por lograr un desplazamiento rápido entre naciones sino que a partir de la utilización de las condiciones aéreas logran mantener actividades de exportación e importación.

Cuando se establecen relaciones comerciales con el exterior se obtienen ventajas frente a otras naciones ya que al entablar negociaciones entre naciones y fomentar un lugar en mercados internacionales, las empresas aumentan sus actividades por lo que requieren de mejores servicios para su desarrollo⁵⁰.

No debemos olvidar que a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) la situación de las actividades comerciales por parte de las empresas mexicanas cambio, al establecer nuevas bases en cuestiones arancelarias, tipos de trámites y mayores exigencias en la realización de los negocios. Por ello, se adecuó el programa de inserción en mercados externos de las empresas, para lograr superar estas condicionantes y lograr establecerse con los medios que contaban.

Por su parte, la situación de la industria cambia debido a que se necesita un mayor número de instrumentos de precisión para lograr realizar sus actividades y al establecerse en el exterior se pretende que no sólo fuese de manera temporal sino por períodos largos, lo que beneficia a las empresas en todos sus ámbitos.

Con tales exigencias, la mayoría de las líneas aéreas extranjeras que operaban en el país, aumentaron su interés en la implementación de un servicio de calidad para la transportación de mercancías lo que hace aún más atractivo la utilización de las vías aéreas para desarrollar actividades económicas en otras naciones.

En México existen líneas aéreas enfocadas al transporte de carga, sin embargo, en su mayoría las líneas que operan dan prioridad a pasaje, equipaje y correo, lo que significa que el transporte aéreo enfoca sus actividades únicamente en cuestiones domésticas. Sin embargo, en la actualidad es necesario se manejen más vuelos y mejores servicios al transporte de carga y al uso de la navegación aérea por parte de las empresas.

⁵⁰ Idem.

“El transporte aéreo es un sector de gran importancia para el desarrollo económico de México, éste es un medio de comunicación indispensable entre las naciones que sirve como punto de enlace en lugares remotos y ayuda para el fomento de negocios por parte de las empresas tanto de manera interna como externa”⁵¹.

Es decir, la transportación aérea se ha convertido en una fuente de enlace en las actividades económicas realizadas por las empresas internacionales y el crecimiento interno de una nación.

El panorama internacional presenta cambios, ante los cuales México debe estar atento y prepararse para afrontarlos en busca de beneficios para la nación para ello debe integrar a la población en la nueva realidad a partir del fortalecimiento tanto de su soberanía como de las acciones económicas que realice.

Nuestro país cuenta con la política internacional que se basa en los principios de autodeterminación de los pueblos, no-intervención en los asuntos internos de los estados, solución pacífica de las controversias, igualdad jurídica de los estados, cooperación internacional para el desarrollo, prohibición de amenaza o uso de la fuerza, y la lucha por la paz y la seguridad internacionales, Asimismo, busca preservar su soberanía e integridad en su territorio y el control de sus recursos naturales, asegura su autonomía, sin olvidar que apoya el desarrollo económico, político y social.

Principios que fomenta y lleva a cabo en todos los sectores nacionales, con ello se afectan las relaciones económicas existentes entre México y el exterior, ya que para entablar algún tipo de actividad se evitar su incumplimiento.

Tal es el caso de las libertades y obligaciones del aire, que desde el Convenio de Chicago de 1944, se establecieron como la concesión recíproca de derechos comerciales o de pasajeros en la aviación civil internacional y el reconocimiento de la soberanía absoluta de todo estado contratante, sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio, etc.

Al cumplir con los requerimientos anteriores, se logra una mejor relación con el exterior, y por parte de las empresas que realizan actividades económicas y financieras. Así, mantienen control al apegarse a los principios los cuales son un respaldo de la actividad que se desarrolló logrando la introducción del producto en forma segura y permanente.

⁵¹ Dirección de General de Aviación Civil, *Objetivos y Actividades*, Ed. IATA, México 1988.

El estado Mexicano ha buscado durante mucho tiempo mantener su soberanía, democracia, crecimiento y bienestar, con los recursos con que cuenta, entre los cuales están las actividades económicas realizadas por las distintas empresas mexicanas en el ámbito de Negocios Internacionales. Mismos que se convierten en una de las fuentes de mayor relevancia para la nación, y que han demostrado ser una excelente entrada de divisas a la nación, por lo que lograr su mejoramiento ayuda a que la nación crezca económicamente.

Es por ello, que el fomento de estas actividades ha resultado un aliciente para el desarrollo interno de México, lo cual es otro de los beneficios que trae el desarrollo de negocios internacionales al utilizar la transportación aérea.

Es uno de los factores principales que contribuyen al desarrollo de los negocios realizados en mercados externos, puesto que al ser el transporte aéreo un apoyo para unir los mercados distantes genera mayor rapidez para el establecimiento de las empresas en otra nación.

La política internacional que maneja el país es de interés para la realización de cualquier actividad comercial, al igual que el uso del transporte aéreo y la infraestructura con que se cuenta, por ser importantes para el desarrollo de la actividad frente a la competencia mundial.

La modernización del estado debe presentarse en todos los sectores, tal es el caso, de las cuestiones económicas que en la actualidad se establecen con rapidez en el exterior, y que son uno de los puntos de interés para la economía mexicana.

La imagen financiera que se maneja al exterior, es la presentación ante la comunidad internacional, por lo que se debe tener cuidado en realizar las actividades de comercialización con base en las normas correspondientes para ver los beneficios reflejados al interior de la nación⁵².

La infraestructura aeroportuaria es de gran ayuda para fomentar el desarrollo de negocios internacionales por parte de la nación y lograr con esto el posicionamiento estratégico en los mercados internacionales, debido a que es uno de los medios de transporte y comunicación con mayor modernización el cual coopera para mantener las actividades en forma adecuada fomentando que cada vez sean mejores.

⁵² Dirección General de Aeronáutica Civil, *La desregulación de la Industria Aérea*, Ed. Gerencia de Planeación de equinos, México 1982.

Asimismo, la infraestructura es importante para el desarrollo de estas actividades por ser un medio de transporte que une lugares distantes y permite conocer distintas naciones lo que trae ventajas para las empresas⁵³.

También es una forma de construir un nuevo estilo de negocio, esto es, al utilizar la infraestructura para desarrollar negociaciones en el exterior se beneficia la economía del país. Al mismo tiempo que se logra fomentar el crecimiento del sector aéreo, ya que al conocer los servicios que presta a las empresas éste logra aumentar su actividad y por tanto su importancia.

A lo largo de las últimas décadas el sector aéreo ha continuado con el lineamiento de modernización y consolidación de la infraestructura aeroportuaria nacional mediante acciones que tienen el propósito de fortalecer la calidad de los servicios así como la seguridad de operaciones.

En los planes nacionales de los dos últimos sexenios se propuso la modernización de la red troncal de aeropuertos, para resolver el congestionamiento en áreas saturadas de las instalaciones de mayor intensidad de tráfico.

Se pretendía aumentar la utilización de la red aeroportuaria y de los servicios que ésta presta tanto a los usuarios en general como a las empresas que tienen como medio de comunicación el transporte aéreo, lo cual se propago durante estos años, pero aún no se logra tener una modernización en su totalidad, ni llevar a cabo las ideas expuestas en tales documentos.

Los beneficios que proporciona la infraestructura aeroportuaria primeramente a las empresas que la utilizan, así como a la nación en general son notables, ya que no sólo es de transportación entre naciones sino de comunicación de las distintas culturas, intercambio de costumbres, conocimientos y experiencias, entre éstos se encuentran:

⁵³ Ibidem p 183.

CUADRO NÚMERO 8

Beneficios que genera la infraestructura aeroportuaria en los ámbitos empresarial y nacional

Beneficios para las empresas	Beneficios nacionales
Fácil inserción en mercados externos	Se logra la comunicación con rapidez entre naciones
Se fomenta el conocimiento de distintos productos mexicanos en el exterior	Mayores entradas de divisas a la nación a través de la utilización del transporte aéreo
Medio de transporte eficaz que lleva los productos a lugares lejanos	Se lleva la cultura nacional al exterior
Se promociona a la empresa frente a la competencia externa	El transporte aéreo se consolida como un medio de crecimiento para la nación

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Informe de labores 1993 – 1994* México 1994. Pp 78.

Estas son algunas de las características que presenta la importancia de la infraestructura aérea, tanto para la nación como para las empresas que la utilizan para el crecimiento de las actividades económicas en mercados externos, lo que proporciona desarrollo a las empresas y por ende a la nación. Lo que significa que el uso de la infraestructura aeroportuaria es importante para un país.

De acuerdo a los avances que se han presentado durante el período en estudio se mantiene un crecimiento constante de la infraestructura aérea, en comparación con años anteriores cuando se encontraba en condiciones deplorables para la realización de actividades con el exterior. Con su mejoramiento se ha contribuido a aumentar los servicios que se ofrecen.

Las cuestiones aeroportuarias son una parte esencial para la implementación y óptimo desarrollo de las actividades económicas realizadas en el exterior por las empresas mexicanas, por lo que contar con la infraestructura y los elementos suficientes en la materia, colabora para una mejor realización de dichas acciones.

Los beneficios que proporciona la utilización de la infraestructura aérea son importantes para la nación y en particular para las empresas que practican negociaciones con el exterior, ya que, al iniciar una actividad de esta índole la transportación aérea es indispensable como elemento de la actividad para con lo que mejora las relaciones con otras naciones y en especial con los mercados de interés para el país.

La infraestructura aérea es un instrumento muy importante para llevar a cabo negocios por parte de las empresas mexicanas con el exterior, debido a que dichas negociaciones son una fuente importante para el crecimiento del país y para lograr que se mantengan en competencia frente a empresas externas. Esto, es de beneficio para la nación, es por ello, que se pretende que las actividades económicas sean cada vez más, para ayudar al crecimiento del país y estar a la vanguardia de las actividades realizadas por otros estados.

3.3 Perspectivas bajo la administración 2000 – 2006

El transporte aéreo ha sido uno de los medios de comunicación de importancia durante las últimas décadas, a partir de su inicio con los hermanos Wright, fue de gran impacto para las naciones, por constituir un medio eficaz y seguro que logra unir culturas e ideas a través de largas distancias.

Con la aparición del avión se demostró la importancia que tienen las comunicaciones en menor tiempo de desplazamiento entre las regiones y el valor que adquiere el intercambio de mercancías entre éstas, logrando disminuir costos, tiempo y mano de obra.

Con el paso del tiempo se han mejorado las condiciones de los servicios aeroportuarios, tales como la infraestructura y sistema aéreo. Esto se debe a que la modernidad trae consigo diversas situaciones que requieren actualizar el estado de vida que se presenta, es por ello, que resulta indispensable que la infraestructura aérea cambie y se encuentre a la vanguardia frente a la comunidad internacional⁵⁴.

Se deben contemplar los cambios que se manifiestan en el resto del mundo, con esto, se logra observar la situación por la cual pasan las naciones y con ello se actualizan los instrumentos aéreos con que se cuenta al interior del país para mantenerlos en óptimas condiciones en particular al sistema aéreo y la infraestructura aérea nacional.

De esta forma dicha infraestructura obtiene mayores beneficios, por lograr que las aerolíneas que la componen y así como los participantes del sistema aeroportuario colaboren para ayudar al crecimiento aéreo, y por ende contribuyen al desarrollo del país.

Por su parte, el papel del gobierno es de suma importancia puesto que contribuye al establecimiento de la infraestructura aérea, debido a que es el responsable de la toma de decisiones sobre el sector, un claro ejemplo es la privatización y apertura hacia el exterior del sistema aeroportuario lo que ha provocado mayor participación de empresas extranjeras en asuntos nacionales.

⁵⁴ Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Política del gobierno de México ante el Transporte Aéreo Internacional*, México 1991.

Con esta apertura se marca una nueva etapa para el país debido a que durante muchos años las cuestiones aéreas únicamente correspondieron a la nación y en particular al gobierno federal, el cual decidía respecto a la explotación del sector⁵⁵.

La nueva visión nacional que se vive marca la pauta para que se tenga la idea de que la apertura hacia el exterior es benéfica e importante para el país. La privatización de sectores se presenta no sólo en las cuestiones aéreas, sino también en distintos rubros y sectores nacionales.

La situación por la cual atraviesa la infraestructura aeroportuaria es cada día más difícil, debido a los sucesos que se viven en el mundo, es por esto, que se debe buscar la forma de realizar acciones que ayuden a mejorarla.

Actualmente, se tienen considerados proyectos futuros para su crecimiento a través de la explotación de los medios con que cuenta la nación. Al conocer su uso a través de las distintas empresas mexicanas en el ámbito de negocios internacionales, debido a que ha tomado relevancia en las últimas fechas convirtiéndose en el principal medio para el desarrollo económico de la nación⁵⁶.

La relevancia que presenta la infraestructura aérea es primordial tanto para el crecimiento del sector como para lograr mayores beneficios de índole nacional que proporcionen impacto ante el resto del mundo. Este progreso requiere un aumento considerable en la actuación de las empresas aéreas primeramente, para que a partir de sus acciones logre mantenerse a la vanguardia tanto en los servicios aéreos generales, como en la eficiencia de los aeropuertos, escuelas de aviación, personal que labora en el ramo, etc.

El crecimiento de la población mexicana es cada vez mayor el mismo que va acompañado con el desarrollo del sector aéreo, lo que requiere especial atención en la distribución de servicios e ingresos con que se disponga para su estabilidad. Asimismo para lograr mantener el crecimiento acelerado del sector se alienta a las empresas a cooperar para inducir a la participación de las líneas aéreas extranjeras en el país.

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ Dirección General de Aeronáutica Civil, *La aviación Mexicana en Cifras, 1990 – 1996*. Ed. SCT. México 1996.

El futuro del transporte aéreo y en particular de la infraestructura aeroportuaria se ve influido cada vez más por la situación económica que vive la nación, de acuerdo a la política de descentralización y desarrollo de las empresas enfocadas a la realización de negocios internacionales, por ser dicho sector la fuente principal de entrada de divisas al país⁵⁷.

En los inicios del siglo XXI se han presentado fenómenos relevantes para las empresas mexicanas que utilizan como principal medio de transporte al aéreo, lo que genera que éste sea relevante ya que han aumentado considerablemente el número de pasajeros y carga que viajan por aire.

De acuerdo a la estructura de las rutas nacionales e internacionales con que se cuenta en el país, se debe continuar con el desarrollo de aviones de tipo:

“Alcance corto, con recorridos de 90 minutos o menos, con capacidad y tamaño relativamente pequeños.

Alcance medio que logren cubrir viajes de hasta cuatro horas con un mayor número de pasajeros.

Alcance largo, aquí rebasan las cuatro horas y pueden cubrir distancias largas como es el Lejano Oriente”⁵⁸.

Durante mucho tiempo el transporte aéreo ha presentado un crecimiento acelerado mayor al de otros sectores, por lo que su contribución a nivel nacional es relevante mismo que se consolida en los últimos años con la apertura hacia el exterior y la participación de empresas aéreas extranjeras.

A pesar de que el crecimiento aéreo mundial ha sido superior al desarrollo económico que presenta el mundo, ambos están interrelacionados, ya que la demanda del transporte aéreo se determina por el crecimiento económico de la nación. Actualmente, se cuenta con infraestructura aeroportuaria capaz de desempeñar un papel destacado en los distintos mercados externos, por lo que, su vinculación con las empresas que practican operaciones comerciales externas, es de suma importancia.

El crecimiento de la demanda del tráfico aéreo tanto de pasajeros como de carga depende en gran medida de la economía que tiende a ser cambiante y genera influencia en todo el mundo, ya que el comportamiento

⁵⁷ Dirección General de Aviación Civil, *Algunos datos sobre la Organización de Aviación Civil*, Ed. OACI Montreal, Canadá 1990.

⁵⁸ Cabaña, Chávez María Elena, *La Organización de Aviación Civil : Alcances y Límites*, Ed. Dirección General de Aeronáutica Civil, México 1985.

económico de la nación tiene relevancia frente al resto del mundo tanto en las cuestiones aeroportuarias, como en los distintos elementos que las componen⁵⁹.

Otro factor importante para el crecimiento y establecimiento de la infraestructura aérea es la situación que viven las aerolíneas tanto nacionales como internacionales.

En los inicios de la aviación mexicana las aerolíneas nacionales predominaban por su eficiencia y servicios. Sin embargo, con el paso del tiempo han sido desplazadas por las empresas externas que poco a poco se han integrado a la nación, con vuelos regulares y no regulares, tanto de carga como de pasajeros, por lo que se han convertido en un punto de competencia frente a las aerolíneas nacionales.

En la actualidad el número de aerolíneas extranjeras ha aumentado al igual que los servicios que prestan. Al inicio de este proceso se vislumbró como de ayuda para la nación, ya que la entrada de divisas externas es óptima para la economía del país, sin embargo ha generado que las aerolíneas nacionales sean rechazadas y olvidadas⁶⁰.

Como consecuencia de esta situación se presenta otra problemática ya que a partir de la apertura hacia el exterior las empresas más beneficiadas son las extranjeras, con lo que disminuyen las ganancias nacionales. Al permitir el gobierno la entrada de empresas externas en cuestiones aéreas provoca que intereses externos pueden influir al interior de la economía del país.

En definitiva el futuro de la infraestructura aeroportuaria depende de la situación económica del país, así como de las situaciones comerciales que se presenten tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

A pesar de que se busca el mayor crecimiento posible del sector, éste se ve interrumpido en gran medida por los problemas que se generan, tales como congestión en los aeropuertos y el espacio aéreo, protección del medio ambiente y la necesidad de inversión de capital, las decisiones gubernamentales y la reglamentación económica de las líneas aéreas.

Durante el sexenio anterior inmediato se inició la privatización del sector y de la infraestructura existente lo que se llevo a cabo de acuerdo al discurso de mejora continua para la nación.

⁵⁹ Gerencia General de Comunicación Social, *Panorama General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, Ed. ASA, México 1994.

⁶⁰ Idem.

En 1994 dicho proceso no tuvo gran relevancia, siendo hasta 1995 que el gobierno del entonces presidente Ernesto Zedillo Ponce de León se convierte en el principal accionista pretendiendo salvar de la quiebra tal situación esto se realizó a través del llamado FOBAPROA y de la alianza de Nacional Financiera con bancos acreedores y tenedores de acciones en la llamada Corporación Internacional del Transporte⁶¹.

Otra controversia que se ha generado es el exceso de circulación que se tienen en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), puesto que ya no cuenta con los espacios necesarios para cubrir la demanda que se presenta, debido a que este aeropuerto es el de mayor concentración tanto de aerolíneas nacionales como externas, que ingresan por ser un centro de distribución a distintos destinos.

Por ello, se buscan nuevas alternativas entre las cuales se habló de la construcción de un nuevo aeropuerto, con el que se proporcionarían mayores facilidades para el desplazamiento de las actividades aéreas tanto de pasajeros como de carga. Se consideró desarrollar el proyecto en las áreas de Tizayuca ó Texcoco.

El debate al respecto fue amplio y se realizó a lo largo de varios meses, lo que trajo inconformidades por parte de los usuarios y vecinos aledaños a las zonas de construcción. En realidad esta discusión no sólo radicó en los beneficios o perjuicios que pudieran existir para la zona, sino que el punto central fueron los intereses extranjeros los cuales eran los más insistentes en la construcción del aeropuerto, puesto que un mayor número de aerolíneas internacionales se beneficiarían y por ende también el país de origen.

El proyecto de la construcción del nuevo aeropuerto se realizó bajo una autocracia, ya que autoridades federales fueron quienes habían tomado tal decisión. Se llevaron a cabo los estudios y primeros planes para demostrar la viabilidad ambiental y climatológica y así dar inicio con la obra.

Misma que no se logró concretar, es cierto que influyó la inconformidad de los usuarios de los terrenos propuestos, sin embargo el factor principal para descartar la idea fueron los intereses de otros países como nuestro vecino del Norte los Estados Unidos de América y los altos costos que dicha construcción generaría.

⁶¹ Memoria de la O.A.C.I., *Reseña informativa de la O.A.C.I.*, Decimocuarta edición, Ed. OACI, Canadá 1990 p5.

Sin embargo, el interés en este proyecto fue más de fondo y no sólo por buscar beneficiar a los usuarios sino que diversas naciones tienen ideas para la explotación de los recursos mexicanos y los perciben como una fuente propicia para la obtención de ganancias.

La demanda de transportación aérea es cada día mayor puesto que se permite a los países interrelacionarse en todas las actividades comerciales que efectúan. El AICM como principal aeródromo para el recibo y salida de aeronaves se ha vuelto insuficiente para satisfacer dicha demanda, por ello, continuo el estudio de alternativas para favorecer dicha demanda.

A medida que el intercambio comercial entre los países y el turismo han incrementado, en la industria de la aviación se han presentado diversas soluciones, como es la entrada en circulación de grandes aeronaves para el traslado de pasajeros y carga, lo que genera la necesidad de que las instalaciones con que se cuentan en la ciudad de México requieran modificarse para apoyar este crecimiento.

Por lo anterior, se consideró la opción de ampliar la construcción actual del AICM, así como los aeropuertos aledaños como es el de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca, para que de esta manera se logre atender al total de las operaciones que se presenten pero con un plan de distribución en donde están incluidos más aeropuertos.

Al inicio del proyecto se comentó que la ampliación del AICM requiere de una inversión de miles de pesos para la adaptación de las instalaciones e infraestructura de los distintos aeropuertos del país. Ejemplo de lo anterior son los 3 mil 912 millones de pesos que el gobierno federal y la iniciativa privada (esta última a través de préstamos solicitados a las instituciones bancarias), han inyectado a estas obras durante los años 2001 al 2003.

Por su parte, el gobierno federal mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con ayuda de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), ha promovido el inicio de la obra mediante el programa acciones para la atención de la demanda de servicios aeroportuarios de la Ciudad de México; proyecto que contempla tres grandes rubros:

- “La ampliación a máxima capacidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) dentro de los linderos actuales
- El desarrollo de la infraestructura aeroportuaria cercana a la Ciudad de México que incluye principalmente a los aeropuertos de Toluca y Puebla, como apoyos para descentralizar la demanda del AICM

- La descentralización de la demanda hacia los aeropuertos de Guadalajara, Monterrey y Cancún bajo el concepto de centros de distribución de tráfico aéreo para evitar que el pasajero tenga que trasladarse a la Ciudad de México”⁶²

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM)

Derivado de los estudios realizados y al conocer que el aeropuerto capitalino no se da abasto para atender la creciente demanda de servicios aeroportuarios del centro del país, al inicio del sexenio en mención se evaluaron las propuestas de la construcción de un nuevo aeropuerto, al descartar dicha idea se inició a trabajar en la ampliación y explotación de la infraestructura existente.

La situación mundial ha provocado la saturación en los vuelos que salen y llegan al AICM debido a que la transportación aérea se utiliza como la principal alternativa de movilización. Por ello, el proyecto de ampliación propone aumentar la capacidad para la atención de pasajeros de 20 a 30 millones anuales. Durante el 2003 se buscó ampliar la terminal internacional y algunas zonas de la terminal nacional así como la construcción de dos nuevos rodajes de conexión.

Durante los dos años siguientes se planeó llevar a cabo la construcción de nuevas calles de rodaje y de la nueva terminal con sus plataformas y estacionamiento al sur del aeropuerto. Tal terminal tendría 18 posiciones directas al edificio terminal y seis posiciones remotas que permitirá mover 10 millones de pasajeros más.

“Se busca la modernización de sistemas operacionales con lo que se permitirá brindar mayor seguridad y comodidad a los pasajeros al contar con sistemas modernos dentro de las terminales. Aquí se invertirán 230 millones de dólares, 50 millones de inversión privada, 60 millones de inversión mixta (participación público – privada) y 120 exclusivamente de recursos federales”⁶³.

En cuanto a la inversión para la obra de la terminal actual es de 40 millones de dólares; 20 de inversión privada y 20 de presupuesto federal.

⁶² Aviación: Grupo Reforma, *Puebla y Toluca Operarán como aeropuertos complementarios al AICM*; Lunes 18 de Agosto de 2003.

⁶³ *Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* en <http://www.aicm.com.mx>

Además de estas medidas se consideró atender la demanda a través de redes aeroportuarias metropolitanas que conforman un sistema de apoyo al AICM, sin que deje de funcionar como sede principal dicho aeropuerto. Este esquema ha sido utilizado por diversos países generando resultados positivos en la atención de las aerolíneas y de los pasajeros, entre ellos están: El Reino Unido, Japón, Estados Unidos y Francia.

Para la ciudad de México, se decidió algo similar por lo que “la opción fue la que en otros países ha dado resultado: distribuir la capacidad en vez de concentrarla y aprovechar al máximo la infraestructura existente, mantener el aeropuerto original pero con ampliación a su máxima capacidad y aprovechar las instalaciones complementarias dentro de la misma zona de influencia socio económica”⁶⁴.

De esta manera, se llevó a cabo la idea de crear el Sistema Metropolitano de Aeropuertos, que contempla el tener más pistas que permitan el despegue o aterrizaje simultáneo, la variante en este caso es que dichas pistas se encuentran distribuidas en los aeropuertos cercanos al AICM como es Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca, con sus rodajes, plataformas, terminales y demás componentes se consideran viables de acuerdo a la demanda del mercado con que se cuenta.

Para ello, las acciones de este Sistema implican “la ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a su máxima capacidad, aumentando y modernizando los espacios en la actual Terminal 1 (T1) y la construcción de un nuevo edificio de pasajeros denominado nueva Terminal 2 (T2), al sur de la actual, con lo que se tendrá la capacidad de movilizar a 32 millones de pasajeros al año: 20 millones en la T1 y 12 millones en la T2.

Así como, la utilización de la infraestructura existente en los estados circunvecinos mediante la desconcentración de operaciones hacia los aeropuertos de Toluca, Puebla, Cuernavaca y complementariamente Querétaro”⁶⁵.

Con este proyecto se aprovecharán al máximo el sistema de las dos pistas existentes, por lo que se establecerá un esquema de operaciones con dos terminales. Las obras incluyen el edificio de pasajeros actual, la construcción de uno nuevo, las áreas operacionales, instalaciones hidrosanitarias y eléctrica, y vialidades internas y externas.

⁶⁴ ASA : Aeropuertos para la Competitividad y el Desarrollo, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Fondo de Cultura Económica, México, D.F, 2006, pag. 157.

⁶⁵ Idem.

En cuanto a la ampliación del edificio actual, el reto consistió en remodelarlo sin afectar las operaciones actuales y evitar obstaculizar el funcionamiento del mismo, en el exterior del edificio se rehabilitaron 2,434 metros de drenaje y se mantuvieron cerradas diversas puertas de acceso durante los trabajos. En el interior más de 90,000 metros cuadrados fueron ampliados y remodelados, en las áreas operacionales se sumaron 129,000 metros cuadrados en la construcción de tres rodajes y dos plataformas nuevas.

Por otra parte, se construye la nueva Terminal 2, de modo paralelo a la ampliación de la T1, entre las instalaciones importantes que se trabajan están las del batallón de la Marina y la Unidad Especial de Transporte Aéreo del Alto Mando. Estas obras se han realizado sin interrumpir aproximadamente 900 operaciones diarias (aterrizajes y despegues) así como la atención de 60,000 pasajeros diarios.

Este proyecto consiste en un conjunto de edificios que plantea una solución con base en flujos tanto de pasajeros como de aeronaves, equipaje, vehículos y carga. La parte principal del conjunto es el patio-hotel, acceso que funciona como distribuidor de pasajeros y visitantes. Este edificio contará con espacios para un hotel y estacionamiento para pasajeros y usuarios en general.

Asimismo, se mejoran y construyen vialidades para esta Terminal con lo que se disminuirá la problemática que representa mayor afluencia de usuarios. Entre éstas destacan la construcción de dos distribuidores viales, un conjunto de vialidades de apoyo a las existentes y un tren que conectará ambas terminales.



Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (T2)

El primer distribuidor vial localizado en la entrada a la T1, es para uso exclusivo de taxis, el cual sustituirá la lanzadera con que cuenta actualmente, disminuyendo el caos que se genera en el edificio de

pasajeros, su punto de partida será a un lado del costado del edificio del estacionamiento del área nacional. El segundo distribuidor vial iniciará en la puerta sur del Viaducto Río de la Piedad.

Al mismo tiempo, se considerará la construcción de un puente vehicular que ampliará el acceso a la T1, llegando de la parte Sur de la Ciudad de México y que a su vez sustituirá el acceso actual que se da por debajo del puente del estacionamiento del área nacional.



Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (T1)

Red de Aeroportuaria Metropolitana

Para lograr la desconcentración del número de vuelos y pasajeros en el AICM, se trabajó en la red aeroportuaria metropolitana que incluye los siguientes aeropuertos:

Toluca

“En el aeropuerto de Toluca se tiene contemplada la ampliación de la capacidad del edificio terminal y de mejorar el sistema de pistas. Esto se realizará a través de la participación del gobierno del estado, ASA e iniciativa privada, para ello se consideró invertir 274 millones de pesos”⁶⁶. Se busca el acondicionamiento de las instalaciones para operar como aeropuerto complementario al AICM esto es, colaborará en el sistema al absorber parte de la demanda ayudando a descentralizar las operaciones.

⁶⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en <http://www.sct.com.mx>

A nueve kilómetros de la ciudad de Toluca, se ubica el Aeropuerto Internacional de esa localidad, que fue construido en 1979 e inició a operar cinco años más tarde, cuando la pista, rodajes y plataforma quedaron pavimentados e iluminados. La infraestructura se limitaba a un pequeño edificio de pasajeros, otro para la comandancia y un hangar.

El 1984 la aerolínea Aerovías de México (Aeroméxico), realizó el primer vuelo con el puente aéreo Monterrey – Toluca – Acapulco, generando con esto mayor importancia de esa instalación, pero es hasta 1992, cuando se aumenta la capacidad de almacenamiento de combustible y se instaló el sistema de aterrizaje por instrumentos, que permitió se independizaran los controles de tránsito aéreo de aproximación entre México y Toluca.

En el 2003, en el conjunto de acciones paralelas para establecer el Sistema Metropolitano de Aeropuertos, se planteó el desarrollo de este aeropuerto para aumentar su capacidad en áreas operacionales y edificio de pasajeros, después de los estudios técnicos necesarios, la obra inició en mayo de 2004.

Entre las obras que se realizaron se encuentran:

- “Reencarpetado de la pista, rodajes y plataformas
- Ampliación de rodajes en la zona de hángares
- Instalación de las ayudas visuales
- Construcción de los caminos de servicio y perimetrales
- Ampliación de la plataforma de la ex aduana
- Entubamiento de canales en el cruce de rodajes
- Construcción de la nueva torre de control y edificio anexo
- Estacionamiento y camino de acceso
- Casetas de trayectorias
- Bancos de ductos y subestación eléctrica”⁶⁷

⁶⁷ Ibidem, pag 203.

Este aeropuerto cuenta con el sistema inteligente ILS III que facilita las operaciones de aterrizaje con condiciones severas de visibilidad por neblina. Con ello, se convierte, junto con los aeropuertos de Ezeiza en Argentina y el Internacional de Chile, en el tercer aeropuerto de Latinoamérica en contar con dicho sistema.

Esto permite proporcionar a los pilotos las ayudas y referencias visuales mientras efectúan las aproximaciones hacia la pista de aterrizaje, esto significa que podrán hacerlo en condiciones de visibilidad adecuadas. El sistema cuenta con un localizador y un transmisor, el primero indica al piloto y al avión el eje de la pista y el segundo la trayectoria o pendiente de aterrizaje.

Cuernavaca

En junio de 2005, se firmó el acta constitutiva de la empresa Aeropuerto de Cuernavaca, S.A. de C.V., formada por el gobierno del estado de Morelos y el gobierno federal, con objeto de contribuir al desarrollo socioeconómico del estado mediante una mejor infraestructura en comunicaciones aeroportuarias para fomentar las actividades productivas.

De esta manera se impulsa el desarrollo del transporte aéreo en Morelos, con especial énfasis en la aviación comercial, lo que permitirá mejores sistema de transporte de la región con el resto del país y del extranjero.

En este sentido, integrantes del gobierno del estado colaboraron conjuntamente para proponer el mejor plan maestro de desarrollo del aeropuerto actual, con miras a ofrecer a las empresas de aviación, tanto nacionales como extranjeras, un proyecto que permita realizar un mayor número de rutas a más destinos.

El gobierno federal invirtió 66 millones de pesos para rehabilitar 150,000 metros cuadrados de pavimentos, además de construir y ampliar 11,000 en las áreas operacionales. Con la primera etapa de rehabilitación de la pista, la aerolínea A Volar inició operaciones el 1ero de abril de 2006 con la ruta Cuernavaca – Hermosillo – Tijuana.

Asimismo, este aeropuerto coadyuvará a la desconcentración de operaciones y servicios del aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, su modernización es un factor detonante para que Morelos cuente con una mejor infraestructura aeroportuaria, fundamental para el desarrollo de la región central del país.



Aeropuerto de Cuernavaca

Puebla

En cuanto al aeropuerto de Puebla, es uno de los pilares del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, ya que, de acuerdo con las encuestas realizadas con usuarios del aeropuerto capitalino, existe un potencial de más de un millón de pasajeros que preferirían viajar desde Puebla.

Con la rehabilitación de las pistas, plataformas y calles de rodaje, así como la ampliación del estacionamiento (obras realizadas por el gobierno del estado), el aeropuerto Hermanos Serdán está listo para recibir aeronaves de gran envergadura y muy pronto se verá como crece el número de aerolíneas y de vuelos que conectarán con diferentes ciudades del país y del extranjero.

Asimismo, se manejan alrededor de 2,000 toneladas anuales de carga aérea en productos textiles, partes automotrices y de maquinaria, productos perecederos como frutas y flores, correo y paquetes de mensajería. El pronóstico de demanda indica que para 2023 se procesarán, más de 96,000 toneladas anuales, por lo que la creación del Centro Logístico de Carga Aérea con su recinto fiscalizado, en proceso de desarrollo, impulsará, incrementará y diversificará la actividad productiva tanto industrial como comercial.

En breve, se iniciará la construcción con una inversión de 57.8 millones de pesos, con esto, se beneficia la desconcentración de pasajeros y carga del aeropuerto capitalino, así como el desarrollo y crecimiento de la industria y el comercio poblano que abarca un radio económico de 200 kilómetros, donde se genera más de la tercera parte del producto interno bruto del

país y donde se registran, en promedio, las mayores tasas de crecimiento en este renglón de la economía.

El impacto que tendrá en la cadena de valor de los bienes y productos permitirá a Puebla convertirse en el eje de desarrollo regional y responderá a una concepción moderna, será multifuncional, se convertirá en zona de gran actividad empresarial y centro logístico y distribución.



Aeropuerto de Puebla

Querétaro

En 2001 el gobierno del estado inició estudios para la selección de un sitio en el que se pudiera construir un nuevo aeropuerto internacional con posibilidades de desarrollo futuro, a fin de poder atender la demanda de vuelos de pasajeros y de carga para la adecuada explotación de los atractivos turísticos y la capacidad industrial de la región.

Los estudios concluyeron que técnicamente el emplazamiento más adecuado era el predio ubicado a 32 kilómetros (por la autopista) al sureste del área urbana de la capital del estado, dadas las ventajas que ofrece de espacio aéreo, condiciones climáticas adecuadas, cercanía con la autopista México – Querétaro y la capital del estado, disponibilidad de sistema de transporte urbano y vías de comunicación terrestres.

El desarrollo del nuevo aeropuerto está regido por un plan maestro, el cual permite garantizar que las instalaciones aeroportuarias crezcan de manera balanceada con su operación, considerando para ello las modernas tecnologías existentes, a fin de brindar un funcionamiento seguro.

Entre los principales beneficios del proyecto destaca el acceso a servicios aeroportuarios para una población de casi cinco millones y medio de habitantes, quienes dispondrán de un mayor número de vuelos y destinos tanto nacionales como internacionales.

En septiembre de 2003, el gobierno del estado constituyó la sociedad mercantil Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, S.A. de C.V., con la finalidad de construir, administrar y operar la terminal aérea, así como prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales para su explotación, de conformidad con lo dispuesto en la ley de Aeropuertos y su Reglamento.

En noviembre de 2004 iniciaron operaciones y en marzo de 2005 inicio a operar Continental Express desde Houston, un mes después Global Express Bombardier con destino a Madrid, realizándose el primer vuelo de carga con la compañía US Cargo.

En el área operacional y zona aeronáutica cuenta con una pista de concreto hidráulico que tiene una longitud total de 4,200 metros, tres plataformas de aviación, calles de rodajes, zona de almacenamiento de combustibles, red de hidrantes, zona de mantenimiento para el cuerpo de rescate y extinción de incendios y edificio de pasajeros.

Por su ubicación en la región central de México, su área de influencia la constituyen la zona circunvecina de Querétaro, los estados de Guanajuato, Michoacán e Hidalgo, y la zona norte de la Ciudad de México.

Este aeropuerto coadyuva como centro complementario del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, para que se cuente con un servicio de transportación más eficiente que comunique ambas ciudades.



Aeropuerto Internacional de Querétaro

Centros de distribución de Tráfico Aéreo

El proyecto general contempla este punto buscando aprovechar el potencial que representan como centros de distribución de tráfico aéreo los aeropuertos de Monterrey, Guadalajara y Cancún. Para ello, estarán involucradas todas las líneas aéreas integradas en la Cámara Nacional de Aerotransportes; los Grupos aeroportuarios (Pacífico, Centro, Norte y Sureste), la SCT y ASA. Éstos se enfocarán en la realización de un estudio de desarrollo de centros de distribución regional y en la instrumentación de proyectos que de él se deriven.

Este proyecto cuenta con el respaldo del conocimiento y experiencia de un “grupo multidisciplinario de especialistas del sector aeroportuario mexicano. Mismo que se formó desde el inicio de la administración del Presidente de la República Mexicana Vicente Fox Quezada y se ha encargado de evaluar las opciones que se planearon para definir una solución a la demanda de los servicios aeroportuarios del país”⁶⁸.

Dentro del proyecto, se llevan a cabo las obras para la ampliación de la terminal actual de AICM dando inicio con la construcción de la rampa de acceso al estacionamiento, mismo que tendrá dos niveles más, con ello se ampliarán también las áreas de documentación acceso a las áreas de última espera, migración, recuperación de equipaje y aduana.

“México cuenta con la más amplia red aeroportuaria de América Latina. Su cobertura alcanza todo el territorio nacional y fue planeada en su mayor

⁶⁸ Aviación: Grupo Reforma, *Puebla y Toluca Operarán como aeropuertos complementarios al AICM*; Lunes 18 de Agosto de 2003.

parte durante los últimos 50 años. Su capacidad ha permitido enlazar a prácticamente todas las comunidades mayores de 50 mil habitantes dentro del país”⁶⁹.

Sin embargo, el movimiento que se presenta en el AICM, tanto en la transportación de carga como de pasajeros es cada vez mayor. La necesidad de ampliar la red aeroportuaria es primordial e indispensable para el crecimiento tanto del sector como del país.

Con ello, se permitirá la circulación de aeronaves internacionales al tener instalaciones de primer nivel y los usuarios que utilicen el transporte aéreo tendrán mejores servicios y mayor comodidad dando por consecuencia que el AICM sea uno de los preferidos del mundo para el embarque y desembarque de mercancías.

“La configuración actual de la infraestructura aeroportuaria, responde al proceso de globalización en lo externo y a la reciente reestructuración de la red aeroportuaria en lo interno. Debido al efecto de la globalización se dinamizaron los flujos internacionales de comercio e inversión y eso dio un efecto favorable en el transporte aéreo. En la última década el transporte aéreo de pasajeros prácticamente se duplicó, por su parte el movimiento de carga se triplicó, ante la demanda creciente, se hizo imperativo ampliar y modernizar la infraestructura”⁷⁰.

Con la ampliación del AICM se pretende obtener los servicios adecuados a las exigencias de los distintos intereses y así colaborar en la realización de las diversas actividades económicas que se dan entre las naciones. En las cuales la transportación aérea es de vital importancia. Por lo que se trata de dotar al actual aeropuerto de la infraestructura en rodaje, plataformas y terminales con mayor capacidad.

En la actualidad, la situación aeroportuaria se encuentra en un momento de trascendental importancia tanto por los cambios mundiales que se presentan en el ámbito económico financiero de las naciones, como en las cuestiones políticas que las rodean.

Es por ello que el estudio de las perspectivas aeroportuarias es indispensable para conocer los retos a los que se enfrentan los servicios aeroportuarios mexicanos y así poder estar a la vanguardia actual y competir frente al resto del mundo.

⁶⁹ *Plan Nacional de Desarrollo, 2001 – 2006.*

⁷⁰ *Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, en <http://www.asa.org.mx>.

Desarrollo Aeroportuario

En 1995, el país sufrió una crisis financiera y para que el gobierno tuviera recursos, se propuso la privatización de los aeropuertos mexicanos. El Plan Nacional de Desarrollo 1995 – 2000 planteó, entre sus objetivos para el crecimiento económico, contar con infraestructura aeroportuaria moderna y eficiente.

En particular, el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995 – 2000 establecía como uno de sus principales objetivos mejorar la seguridad, calidad, el acceso y la cobertura de la red aeroportuaria. Para ello, se postuló la reestructuración del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, de manera que se estableciera para cubrir las necesidades de transportación aérea en el ámbito mundial.

En diciembre del año 2000, al iniciar la administración del Presidente Vicente Fox Quezada, el país con corresponsabilidad de diversos actores como son el gobierno federal, estatal y municipal, los poderes legislativo y judicial, la iniciativa privada y los medios de comunicación, para resolver problemas con creatividad e incorporar avances tecnológicos, científicos y humanísticos.

En este año la empresa paraestatal Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), que opera los 12 aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Pacífico atendió el 27 por ciento de los pasajeros y de las operaciones aeronáuticas.

Por su parte, la empresa paraestatal francesa Aeroports de Paris, que tiene bajo su responsabilidad los 13 aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Centro Norte, manejó 16 por ciento de los pasajeros y 24 por ciento de las operaciones y la empresa danesa Copenhagen Airports, operadora de los que se privatizaron a favor del Grupo Sureste, movió el 19 por ciento de los pasajeros y realizó el 14 por ciento de las operaciones.

En conjunto las tres empresas operadoras extranjeras tenían más de la mitad de las operaciones (65 por ciento) y pasajeros (62 por ciento) del Sistema Aeroportuario Mexicano. El Aeropuerto de la Ciudad de México mantuvo predominio en el manejo de pasajeros con 35 y 23 por ciento de las operaciones aeronáuticas del país.

Los planes de desarrollo durante el sexenio 2000 – 2006 se basaron en llevar a cabo actividades que apoyarán el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria para comunicar al mayor número de personas entre poblaciones a través de una red eficiente y segura.

En el año 2000, la red aeroportuaria del país se encontraba en un estado de descuido, por muchos años los aeropuertos federales recibieron mantenimiento preventivo en sus zonas operativas, dejando de lado el estado de los edificios terminales en cuanto a infraestructura y capacidad.

A lo largo de los últimos sexenios no se habían instrumentado programas de fondo para su modernidad por lo que, en su mayoría estos aeropuertos reportaban baja operación aérea y por ende sus ingresos eran limitados. Ante esto, en la administración en mención se programaron trabajos de rehabilitación y mejora de la red aeroportuaria.

En el periodo 2000 – 2006 se invirtieron más de 2 mil millones de pesos en la rehabilitación y modernización de áreas operacionales y edificios terminales; acciones directas para el desarrollo de éstos para facilitar el libre acceso a personas con discapacidades, mejorar las pistas, plataformas, etc.

En esta administración y como parte de los cambios propuestos para el sector se instauró la llamada Agenda de Buen Gobierno que en el “ámbito aeroportuario se traduce:

- Gobierno que cueste menos

Eficiencia operativa en aeropuertos y estaciones de combustibles

Ampliación y mejoramiento de infraestructura aeroportuaria

Nueva Terminal del AICM

Expansión de los aeropuertos

Promoción y coordinación con estados y organizaciones

- Gobierno de Calidad

Alineación con las estrategias de modernización

Definición de estándares y certificaciones de calidad para el sector

Establecimiento de indicadores

- Gobierno profesional

Fortalecimiento de la Red Aeroportuaria Nacional

Administración de la seguridad en los procesos

Capacitación, adiestramiento, reentrenamiento y certificación

- Gobierno Digital

Sistema integral de información
Administración de documentos
Sistema para administrar proyectos

- Gobierno con Mejora Regulatoria

Cumplimiento con las disposiciones regulatorias
Estudios y auditorías ambientales

- Gobierno Honesto y Transparencia

Inscripción y contribución con el programa de transparencia
Administración de la información y conocimiento”⁷¹

Se han ampliado y modernizado terminales y oficinas de apoyo, mobiliario (mostradores de documentación, bancas para salas de última espera), se construyeron plantas para tratamiento de aguas residuales con lo que se contribuye a mejorar el medio ambiente, almacenes de residuos peligrosos y transitorios, así como obras encaminadas a la separación de redes e instalaciones de riesgo.

Con estas acciones, en los últimos seis años se aumentó la capacidad de atención a pasajeros de la red nacional al 250% de lo que se tenía al inicio del sexenio. Asimismo, se reactivó la operación en aeropuertos y hoy en día la aviación comienza a recuperar ingresos de dichas operaciones.

Por otra parte y de acuerdo a los programas sectoriales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se han construido aeropuertos en diversos puntos de la República Mexicana, como son en los estados de Querétaro y Chiapas, con ellos se responde a la creciente demanda en las zonas centro y sureste del país con lo que se detona el crecimiento económico en estas regiones y se contribuye al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria nacional.

Asimismo, se construyeron y ampliaron aeropuertos en Campeche, Ciudad del Carmen, Ciudad Obregón, Chetumal, Colima, Cuernavaca, Loreto, Matamoros, Nogales, Nuevo Laredo, Palenque, Poza Rica, Puerto Escondido, San Cristóbal de las Casas, Tehuacan, Tepic y Uruapan.

⁷¹ Idem

De las principales obras destacan las siguientes acciones:

Ciudad Obregón

En esta ciudad la obra realizada consideró la ampliación y remodelación del edificio de pasajeros. De un total de 2,120 metros cuadrados con que se contaba en el año 2000, desde finales de 2003 esta Terminal aérea cuenta con 3,777 metros cuadrados, es decir, creció 1,650 metros cuadrados, para atender a 340 pasajeros en hora crítica.

La sala de última espera se ubicó en el segundo piso y las áreas operacionales se rehabilitaron totalmente, así como la instalación eléctrica en pista, rodajes y plataformas, se reconstruyeron ambas zonas de parada de la pista en 5,400 metros cuadrados, se construyó el acotamiento en la pista y el de la superficie de enlace de la plataforma de aviación comercial y se realizó la construcción de la superficie de enlace de la plataforma.

Ciudad del Carmen

La ampliación y remodelación del aeropuerto internacional de Ciudad del Carmen hicieron crecer el edificio de pasajeros en un total de 1,470 metros cuadrados para atender a 250 pasajeros en hora crítica en ambulatorios, zona de documentación, sala de última espera y de equipaje.

Las obras exteriores consideraron la construcción del estacionamiento en el lugar que estaba destinado, pero que requirió de un estudio hidráulico especial debido a la acumulación de aguas pluviales. También se tomó en cuenta la construcción del almacén de residuos peligrosos, la rehabilitación y separación de redes de drenaje, la ampliación de la zona para bomberos y del área operacional.

Asimismo, se construyeron 52,417 metros cuadrados de márgenes laterales en la pista y rodajes, se reforzaron con carpeta de concreto asfáltico las plataformas de aviación comercial y general, así como rodajes en 80,191 metros cuadrados.

Ciudad Victoria

En este aeropuerto se realizó señalamiento horizontal en pistas en 10, 600 metros cuadrados, rodajes en 450 metros de plataforma, bacheo en rodajes. Se reencarpetó la pista en todo su largo y ancho y se reconstruyeron sus márgenes laterales de los rodajes plataforma comercial y de aviación general.

Se nivelaron las lámparas del borde de la pista y se adecuaron y ampliaron las instalaciones eléctricas para señalamientos luminosos de borde en los rodajes así como en plataforma.

Campeche

Este aeropuerto fue rehabilitado de manera integral ya que se amplió y se remodeló para impulsar su vocación turística ya que el estado conjunta arquitectura colonial, bellezas naturales y playas.

Dentro de las principales obras que se realizaron esta el riego de taponamiento de 62,500 metros centrales de la pista en toda su longitud, así como áreas de rodaje, plataforma y el edificio principal.

Colima

En el aeropuerto de Colima se realizaron las siguientes acciones: riego de taponamiento en las gotas de retorno y cabeceras de las pista en 7,400 metros cuadrados, incluyendo la reposición del señalamiento horizontal, reencarpetado, rodajes de plataforma de aviación comercial, sello de protección contra derrame de combustibles en 12,900 metros cuadrados y reposición de márgenes laterales.

Asimismo, se realizó recubrimiento con pintura en el edificio Terminal, adaptación de sanitarios e instalación de elevador para personas con capacidades diferentes, construcción de almacén de residuos peligrosos y conformación de franjas de seguridad en pistas.

Guaymas

Reencarpetado de las pistas en 105, 525, construcción de gotas de retorno en ambas cabeceras y construcción de márgenes laterales en 13,761 metros cuadrados, así como reencarpetado en rodajes y plataforma comercial. Actualmente se cuenta con capacidad para operar aeronaves Boeing 727-200 o similares.

Chetumal

Se realizaron trabajos en pistas, riego de taponamiento en 49,067 metros cuadrados, bacheos, rehabilitación de rodajes, reencarpetamiento en pistas, señalamiento horizontal en 10,116 metros cuadrados y sello de protección contra derrames de combustibles.

San Cristóbal de las Casas

Entre las acciones que se llevaron a cabo destacan: rehabilitación de la plataforma de aviación comercial en 9,500 metros cuadrados, señalamiento horizontal en 365 metros cuadrados, bacheo profundo en plataforma de aviación general, aplicación de sello de protección contra derrames de combustibles, se rehabilitó el canal de captación de aguas pluviales para evitar la filtración del agua de lluvia.

3.4 Proyectos en el sector aeroportuario posterior al 2006

Derivado de la importancia del sector aeroportuario que se constituye como uno de los principales medios para la captación de divisas extranjeras, los planes para éste continúan buscando mejorarlo, por ello el plan sectorial 2007 lo considera importante.

Actualmente, el sistema aeroportuario se conforma de 85 aeropuertos de los cuales 59 son internacionales y 26 nacionales, con 1,344 aeródromos, del total de aeropuertos 34 están concesionados a los Grupos Aeroportuarios y se distribuyen de la siguiente manera:

CUADRO 9

Administración de la Red Aeroportuaría Nacional	
Propiedad de	Número de Aeropuertos
Concesionados al sector privado	34
AICM	1
ASA	19
Sociedad gobierno estatal, inversión privada y ASA	5
Estatales, municipales y otros	26

Fuente: Proyecto de plan sectorial 2007 -2012

El 95 por ciento de los pasajeros, así como el 85 por ciento de las operaciones se concentran en los 35 aeropuertos más importantes para el país, mismos que continúan bajo la concesión de los grupos aeroportuarios Centro Norte, Pacífico, Sureste y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Estos aeropuertos son considerados de importancia en América Latina ya que cubren gran parte del movimiento aéreo tanto de pasajeros como de carga en esta zona y desplazan a diversos países de otros continentes la cultura y costumbres.

Principales Aeropuertos



Fuente: Proyecto de Plan Sectorial 2007 - 2012

En nuestro país el marco jurídico que regula la construcción y operación de los aeropuertos es la Ley de Aviación Civil publicada en 1995, y su Reglamento, permiten a los particulares formar parte en la construcción, explotación, administración y operación de la infraestructura aeroportuaria, buscan que sea un servicio de calidad y seguridad para los usuarios.

En 1999, se dio la apertura a la inversión privada en los aeropuertos y a partir de entonces los grupos aeroportuarios han canalizado más de 7,708 millones de pesos para modernizar la infraestructura a su cargo. A partir de 1997 la inversión pública destinada ha sido aproximadamente de 18416 millones de pesos, sobresaliendo la destinada en las obras del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

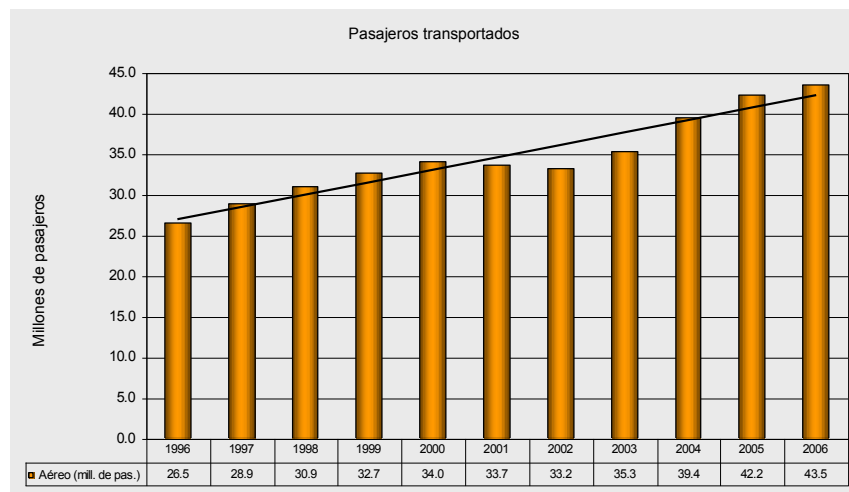
El transporte aéreo representa el 1.3 por ciento del transporte de pasajeros y el 0.1 por ciento de la carga; pero se trata de pasajeros y carga de alta densidad económica. Estos porcentajes también hablan del gran potencial de crecimiento que tiene este modo de transporte en un país emergente como México.

De acuerdo a las disposiciones de dicha Ley en la que se establece que el servicio público de transporte aéreo es regular y no regular, pudiendo ser nacional o internacional. El servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto a concesión, mientras que el internacional regular lo está a permiso, pero ambos con rutas, itinerarios y frecuencias fijos.

En la década 1997-2006 se transportaron por vía aérea 4.2 millones de toneladas en servicio regular, lográndose pasar de 335 mil toneladas transportadas en 1997 a 544 mil toneladas en 2006. Como resultado del dinamismo del comercio exterior y las políticas de fomento, a partir de 1997 se empezó a incrementar paulatinamente el tonelaje movilizado, con una baja significativa en 2001 por los eventos del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos.

Por su parte el transporte aéreo de pasajeros en servicio regular también se ha recuperado paulatinamente. Entre 1997 y 2006 se transportaron 353.7 millones de pasajeros, pasando de 28.9 millones en 1997 a un movimiento de 45.4 en 2006, como resultado del dinamismo del comercio y del turismo.

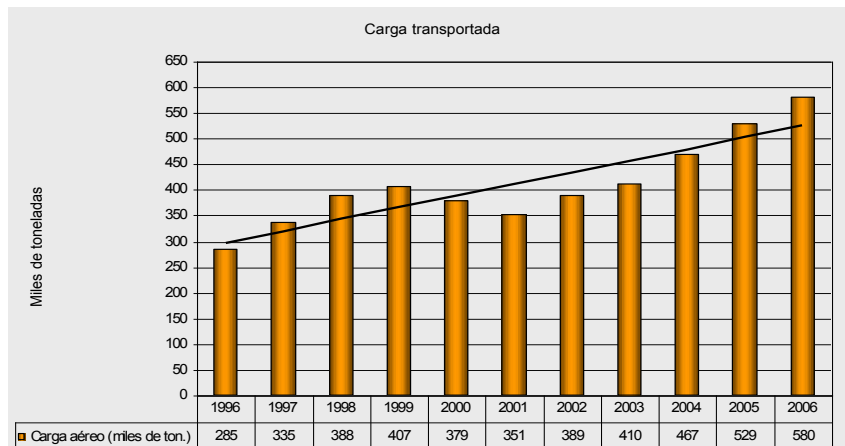
Pasajeros transportados vía aérea



Cifra para 2006 estimada al cierre del año, conforme al Sexto Informe de Ejecución.

Fuente: Aeropuertos y Servicios Auxiliares

Carga transportada vía aérea



Cifra para 2006 estimada al cierre del año, conforme al Sexto Informe de Ejecución.

Fuente: Aeropuertos y Servicios Auxiliares

En la actualidad los servicios aéreos comerciales de pasajeros son prestados por 27 líneas aéreas nacionales, mismas que participan con cerca de dos tercios del movimiento de pasajeros y cerca del 40 por ciento del movimiento de carga.

Al respecto, las dos principales líneas aéreas nacionales, Compañía Mexicana de Aviación y Aeroméxico han continuado con sus procesos de saneamiento financiero, la primera fue vendida a finales de 2005. Se trabaja hoy en día en el esquema para la desincorporación de las acciones de la segunda. Por otra parte, 50 empresas extranjeras tienen presencia regular en nuestro país.

En los últimos años se ha incrementado la oferta de servicios con la aparición de seis líneas aéreas de bajo costo, como son Volaris, Interjet, Aerolíneas Mesoamericanas, Avolar, Aeroenlaces y Vuela, cuya operación ya representa el 20 por ciento del mercado y las cuales han venido a ampliar las oportunidades para que un mayor número de mexicanos pueda utilizar este modo de transporte.

El parque aeronáutico con matrícula nacional, asciende a 7,216 aeronaves, de las cuales 1,489 corresponde a la flota de aerolíneas y aerotaxis y el resto son aeronaves para servicio privado u oficial. La flota de la aviación troncal nacional dispone de un equipo de vuelo de 239 aeronaves con una disponibilidad de alrededor de 31 mil asientos. Las líneas aéreas regulares nacionales prestan un servicio continuo a 65 ciudades del país y 36 en el extranjero, predominando los destinos de Norteamérica y América Latina.

En cuanto a servicios aéreos con el exterior, existe una tendencia a globalizar mercados con políticas de cielos abiertos; sin embargo, México ha actuado en todo momento en el marco del bilateralismo. En la actualidad se tienen firmados 43 convenios bilaterales en materia de transporte aéreo, en los que se han hecho valer los principios de reciprocidad, mercados equivalentes y trato equitativo.

La principal problemática del sistema aeroportuario, continua siendo la enorme demanda de servicios a atender en el centro del país, particularmente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), lo que se ha venido solucionando con su ampliación a máxima capacidad y la construcción de la nueva Terminal de pasajeros T2, así como con la ampliación del aeropuerto de Toluca. Sin embargo, se requiere atender el problema de insuficiencia de servicios aeroportuarios en el Valle de México instrumentando una solución a largo plazo.

Por lo que se refiere a la red regional a cargo de ASA, existe la problemática de mantener en operación aeropuertos deficitarios pero que resultan necesarios para apoyar el desarrollo regional del país, además, existe obsolescencia en instalaciones y equipos.

Asimismo, el marco tarifario actual tanto para los servicios aeroportuarios como para los complementarios, es obsoleto y no responde a las exigencias propias del sector y limita las posibilidades de modernización de instalaciones, equipos y de sistemas, así como de la capacitación permanente al capital humano.

Por otra parte, se presenta inseguridad en la tenencia de la tierra para la ampliación y desarrollo de nuevas instalaciones y hay poco interés de la iniciativa privada en participar en alianzas estratégicas con gobiernos estatales.

En lo relativo a la infraestructura y el equipamiento para la navegación y el control de tráfico aéreo y a fin de homologar la calidad del servicio con la de Estados Unidos y Canadá y dar cumplimiento a programas con estos países es necesario complementar y actualizar la infraestructura que apoya los servicios de tránsito aéreo con radares modernos de tecnología.

Dentro de la problemática que en la actualidad está afectando la operación del transporte aéreo y con ello la competitividad de la industria, se tiene que es indispensable fortalecer la función reguladora de la autoridad aeronáutica (DGAC), a fin de que ésta pueda garantizar estándares de calidad y seguridad en los servicios, así como la sana convivencia entre concesionarios aeroportuarios y proveedores de servicios aéreos.

Por otra parte, se actualizará la regulación aeronáutica de acuerdo a las recomendaciones emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a fin de contar con un marco jurídico que apoye el desarrollo tecnológico de la industria.

Por lo que se refiere al equipo de vuelo, existe obsolescencia en la flota de algunas aerolíneas nacionales, como es el caso de Aerocalifornia y Aviacsa, lo cual incide negativamente en la competitividad de la industria.

Como consecuencia de la entrada al mercado de nuevos operadores, se ha generado una sobreoferta de asientos, situación que está afectando financieramente a las líneas aéreas tradicionales cuyos costos de operación son mayores, por lo que resulta impostergable desarrollar la normatividad para la regulación de las líneas aéreas de bajo costo, eliminando las distorsiones en el mercado aéreo.

Otro problema que incide la competitividad de la industria es el no contar con un ente especializado para la formación, capacitación y el adiestramiento especializado del personal técnico-aeronáutico, como lo hubo hasta mediados de los ochentas con la operación en nuestro país del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC), auspiciado por la OACI, lo que ha originado que las aerolíneas nacionales efectúen fuertes erogaciones por concepto de adiestramientos fuera del país.

Para atender esta situación se han considerado los siguientes objetivos:

- Ampliar la cobertura y mejorar la calidad de la infraestructura y los servicios de transporte aéreo
- Incrementar la competitividad del transporte aéreo en su infraestructura y en sus servicios, participando en los mercados mundiales, bajo criterios de reciprocidad efectiva y oportunidades equitativas
- Facilitar la interconexión de la infraestructura aeroportuaria y los servicios de los diversos modos de transporte para consolidar el sistema multimodal de transporte
- Reforzar la prevención de accidentes e ilícitos en el transporte aéreo y los aeropuertos
- Fortalecer la Autoridad Aeronáutica en la función de rectoría y promoción del transporte aéreo y mantener actualizado el marco

jurídico y regulatorio para brindar certidumbre a inversionistas, proveedores y usuarios

Asimismo, se tienen programadas diversas obras para mejorar la infraestructura de este sector como es el desarrollo de tres nuevos aeropuertos: Riviera Maya, Mar de Cortés (Puerto Peñasco) y Ensenada (Mesa del Tigre) y la ampliación en instalaciones de 17 aeropuertos a cargo de los Grupos Aeroportuarios (ASUR, GAP, GACN).

Aeropuertos que se consideran para modernizar entre el periodo 2007 – 2012:

- Bajío
- Guadalajara
- Hermosillo
- Los Mochis
- Mexicali
- Puerto Vallarta
- San José del Cabo
- Tijuana
- Ciudad Juárez
- Culiacán
- Durango
- Monterrey
- Reynosa
- San Luis Potosí
- Tampico
- Cancún

Se han considerado factores que pueden ser críticos para continuar con el crecimiento del sector como son:

- ✓ Que los inversionistas privados no cumplan con los compromisos establecidos a mediano plazo en sus planes de negocios
- ✓ Que exista poco interés de los particulares en hacer alianzas con los gobiernos estatales para invertir en aeropuertos regionales
- ✓ Que no se asigne el suficiente presupuesto en el de egresos de la federación para la realización de proyectos aeroportuarios de ASA
- ✓ Que se retrase la toma de decisiones tendiente a la construcción de un nuevo aeropuerto para la zona centro del país por falta de claridad y elementos técnicos o que exista algún conflicto referente a la tenencia de la tierra
- ✓ No llegar a un acuerdo satisfactorio con la autoridad aeronáutica de Estados Unidos para el desarrollo de una terminal binacional en Tijuana-San Diego.

- ✓ No llegar a un acuerdo satisfactorio con la autoridad aeronáutica de Estados Unidos para el desarrollo de un esquema de pre revisión de aduana y migración en Cancún
- ✓ No contar con una política aeronáutica de largo plazo que de rumbo a la industria
- ✓ Que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), no concluya en tiempo con los compromisos establecidos, como son el generar normas y procedimientos técnicos para la formulación de acuerdos
- ✓ Que no se den acuerdos entre aeropuertos y aerolíneas para desarrollar proyectos de carga aérea
- ✓ Que no exista interés por parte de inversionistas privados para el desarrollo de nuevos proyectos aeroportuarios
- ✓ No contar con el personal técnico-aeronáutico calificado para realizar las verificaciones e inspecciones de acuerdo a la normatividad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
- ✓ No considerar la reactivación del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC) con el apoyo de la OACI, como prioritaria lo que retrasará aún más este proyecto.
- ✓ No contar con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para llevar a cabo la reestructuración de la DGAC.

De esta forma, se debe dar seguimiento y concretar los proyectos en materia aeronáutica en el país, para lograr mejorar la situación actual y estar en condiciones de competir internacionalmente y dicho sector continúe siendo un elemento de apoyo para las actividades comerciales que desarrolla el país en otras naciones.

CONCLUSIONES

A lo largo de la historia se han presentado eventos de importancia para el desarrollo y evolución humana, mismos que han generado que los diversos medios de comunicación y de transporte se intensifiquen hasta llegar a ser una fuente indispensable en la vida del hombre.

La evolución del transporte va de la mano con el crecimiento de la tecnología y de los diversos descubrimientos científicos, que día con día son mayores y de ayuda para las naciones, por presentarse en cuestiones tales como: salud, economía, finanzas, comercio, política, etc.

Con la aparición del avión como medio de enlace entre las distintas zonas del mundo, se inicia una nueva etapa, la cual involucra la participación del transporte aéreo como parte de la economía de la nación, y en particular como medio de vida para el hombre en la realización de diversas actividades que requieren de la transportación rápida, en poco tiempo, entre lugares alejados.

Tal es el caso, de las actividades realizadas por las empresas mexicanas en mercados externos, que se llevan a cabo con el fin de obtener crecimiento económico/comercial y de implantar negocios internacionales con otras naciones con la búsqueda de rentabilidad y posicionamiento estratégico en esos mercados.

El establecimiento de actividades económicas al interior de otra nación significa el punto de partida de una mejor vida en las cuestiones comerciales para la nación, ya que con estas acciones se da a conocer la situación del país ante el resto del mundo, así como los productos que éste maneja y la importancia que pueden significar para otros países.

El entablar negocios con mercados externos ayuda a que se obtengan mayores entradas de divisas a la nación, se logra que la cultura e ideas mexicanas sean conocidas en el resto del mundo así como el aprender de otras naciones para lograr mantener los productos con calidad y enfrentar a la competencia extranjera.

La aparición del transporte aéreo, ha contribuido a mejorar las condiciones nacionales en el ámbito mundial, además de ser un medio de transporte que une de manera significativa a las distintas naciones, también ha sido una forma de aliento para el desarrollo de diversos negocios con el exterior, al mismo tiempo que se ha consolidado como punto de enlace entre culturas.

El crecimiento de actividades económicas por parte de las naciones ha tomado auge durante las últimas décadas, debido a que anteriormente las cuestiones políticas eran las que tenían prioridad para el bienestar de las naciones, situación que prevaleció durante muchos años en todo el mundo.

Sin embargo, con el paso del tiempo esto cambia pues las naciones inician a intercambiar mercancías, al mismo tiempo que incrementa su actividad económica, vislumbrando con ello, que a través de estas actividades se tiene mayor importancia ante la comunidad internacional al igual que logran mayor desarrollo y mejoramiento interno.

Las cuestiones económicas se encuentran íntimamente ligadas al incremento del sector aéreo, por ser estas últimas uno de los elementos que contribuyen al desarrollo de las actividades que realizan las distintas empresas con el fin de dar a conocer los beneficios nacionales ante otros países.

Por lo anterior, el estudio de las cuestiones aéreas involucradas en las actividades económico/comerciales desarrolladas por las empresas mexicanas es uno de los factores de mayor relevancia para la nación durante las últimas décadas, ya que a raíz de éstas se logra mayor expansión mundial tanto de las empresas como de los productos y servicios que ofrecen.

La infraestructura aeroportuaria no es la excepción, pues se trata de que se encuentre en condiciones óptimas para prestar servicios adecuados y suficientes, tanto para las empresas que lo utilizan como para el público en general es por ello, que su importancia es primordial para el desarrollo de las actividades económicas puesto que al contar con la infraestructura aérea suficiente y adecuada se logran mayores beneficios para las empresas.

En la segunda mitad del siglo pasado, se consolidó la modernización de la transportación aérea alrededor del mundo puesto que anteriormente se contaba con servicios mínimos e infraestructura arcaica que no alcanzaba a cubrir las necesidades mundiales.

Sin embargo, a partir de los conflictos mundiales por los que pasaron las naciones y los cambios científico/tecnológicos marcaron una pauta en el establecimiento de un mayor número de actividades económicas de importancia para la nación.

Con los inicios de la transportación aérea como medio de comunicación para la realización de negocios internacionales por parte de las empresas mexicanas, se ha consolidado al sector como parte importante para el desarrollo económico de la nación y como medio de ayuda para las empresas con el fin de lograr transportar sus productos con rapidez a lugares lejanos.

Con el establecimiento de dichas actividades en el exterior y con la ayuda de la transportación aérea, obtienen resultados óptimos así como el mejoramiento continuo de la economía mexicana. Se debe entender que con el paso del tiempo, además de incrementar las cuestiones económicas, también aumentó la competencia en el sector y creció el número de aerolíneas que prestan sus servicios a las empresas igual que la competencia que ahora es interna y externa.

Con lo anterior tenemos que la importancia de la infraestructura aeroportuaria para el desarrollo de las empresas mexicanas en el ámbito de negocios internacionales, es cada vez mayor y a lo largo de los años se intensificó su participación frente al resto del mundo, el período 1995 – 2000 fue significativo para dicha situación debido a que durante este lapso se consolidó mayor participación extranjera en el país, se permitió la entrada de intereses privados y externos en la nación y este sector se vuelve relevante.

El período en estudio es uno de los principales puntos de partida para iniciar el crecimiento aeronáutico, ya que durante el sexenio anterior inmediato no se tuvo auge en estas cuestiones por prestar mayor atención a otros sectores.

Durante este período se logra mayor participación y desarrollo de negocios con el exterior dando prioridad al uso de la transportación aérea, se establecen mayores relaciones con otras naciones predominando las cuestiones económicas lo que contribuye a fortalecer el desarrollo económico de la nación.

Con el presente análisis se observa la importancia que ha manifestado el sector aéreo durante los últimos años, tomando como referencia algunos datos históricos que nos ayudan a entender la evolución aérea y la forma en que tal crecimiento se ha involucrado en la realización de negocios internacionales, actividades realizadas por las empresas nacionales y que han fortalecido el desarrollo nacional frente al resto del mundo.

Se obtuvieron datos referentes a los últimos avances en cuanto a infraestructura aeroportuaria y la forma en que ésta ha sido un medio de ayuda para el desarrollo de negocios internacionales por parte de las distintas empresas mexicanas, es bien sabido que durante el período de 1995 – 2000 se lograron avances considerables para la infraestructura aérea.

Se permite la entrada de la iniciativa privada y de inversión extranjera a territorio nacional, lo que provocó llevar a cabo el plan de modernización de la infraestructura, por su parte el número de vuelos aumentó con mayores servicios a las empresas que los requieren.

Desafortunadamente estos logros se vislumbraron en su mayoría en las empresas e intereses externos, debido a que a pesar de que las empresas mexicanas utilizan al sector aéreo como medio de comunicación para el establecimiento de negocios al interior de otras naciones buscando rentabilidad en sus mercados, su uso es mínimo ya que las empresas externas cuentan con mayores recursos para explotar la infraestructura nacional.

Se logró un aumento considerable en el sector, ejemplo de ello, ha sido el mejoramiento en las instalaciones de distintos aeropuertos así como el crecimiento que han tenido Organismos como Aeropuertos y Servicios Auxiliares que buscan modernizar los servicios que ofrecen para estar a la vanguardia extranjera.

La participación de Organismos aéreos nacionales e internacionales, y la manera en que México ha contribuido a sus lineamientos. Además se explicaron los beneficios obtenidos por las empresas mexicanas con la explotación de la infraestructura aeroportuaria en el desarrollo de negocios internacionales, durante el período en cuestión y sus perspectivas futuras.

Así tenemos, que el desarrollo de las empresas mexicanas se ha convertido en un punto importante para realización de negocios internacionales ya que al lograr las empresas mantenerse con fortaleza, llevan a la práctica un mayor número de negocios con el exterior, dando como resultado mejoras para el país, puesto que logran posicionarse en mercados externos y rentabilidad frente a la competencia externa.

En general, este estudio es una aportación para el entendimiento de la situación por la que atraviesa el sector aéreo, como medio de ayuda al crecimiento de las empresas mexicanas en cuanto al establecimiento de negocios internacionales en mercado externos.

El conocer la situación del transporte aéreo mexicano contribuye a lograr una mayor ayuda en el desarrollo profesional de todos los interesados en el tema. Además de que es una guía para el mejoramiento de los documentos posteriores, con interés en la situación por la cual atravesó el transporte aéreo durante el lapso de 1995 – 2000 y las perspectivas futuras que se vislumbran con estos antecedentes.

Con lo que se comprueba la hipótesis planteada al inicio del estudio, ya que, a lo largo del análisis se expuso que el desarrollo de una infraestructura aeroportuaria adecuada y competitiva a nivel mundial con base en inversión privada y en coordinación de acciones conjuntas con el sector público coadyuvan la participación de las empresas mexicanas en el ámbito de los negocios internacionales.

Se observó que el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria es un patrón indispensable para lograr el establecimiento y mantenimiento de un negocio en el extranjero, lo que ayuda a que las empresas mexicanas se interesen en participar en dicho ámbito, ya que se establece una relación estable con los mercados externos, permitiendo mayor desarrollo del negocio y de la empresa en general.

La inversión por parte de la iniciativa privada ha logrado mejorar en gran medida las cuestiones aéreas y al combinarse con la participación del sector público se logran mayores aportaciones de las aerolíneas tanto nacionales como internacionales, de ahí que se concluya que nuestra hipótesis es verdadera y comprobable ya que los medios para lograr la participación de las empresas mexicanas en el extranjero han sido adecuados.

Por lo que, se recomienda seguir incitando la participación de las mismas para obtener mayores entradas de divisas para la nación, y con ello, una participación constante en otros mercados logrando rentabilidad y posicionamiento estratégico.

De tal forma que, el análisis de la importancia de la infraestructura aeroportuaria en el desarrollo de las empresas mexicanas en el ámbito de negocios internacionales es muy interesante, por ser un tema que incluye dos sectores prioritarios para la nación como es el transporte aéreo y la influencia que éste tiene en el desarrollo de negocios entre naciones. Los cuales nos muestran el crecimiento económico que logra una nación a través del desarrollo de los mismos, lo que significa una parte esencial de la imagen que tiene un país ante el resto del mundo.

Asimismo, es importante el trabajo que se ha realizado específicamente en el sector aeroportuario puesto que su crecimiento y ampliación principalmente en aeropuertos, así como los servicios que en ellos se proporcionan aumentan las posibilidades de ingresos para México.

Con el traslado de millones de pasajeros y carga a distintas regiones el desarrollo de los negocios con otras entidades cada día es mayor, lo que reditúa en ingresos, empleos y con lo que se mejora la atención en la calidad y seguridad para los clientes que realizan los negocios y utilizan este transporte.

ANEXOS

1. Megatendencias	13
2. Estructura de los negocios.....	16
3. Factores importantes para la empresa en la realización de Negocios Internacionales	18
4. Aerolíneas y servicios de transporte aéreo nacional e internacional	30
5. Estructura del sistema aeroportuario.....	56
6. Red aeroportuaria nacional.....	57
7. Grupos Aeroportuarios.....	65
8. Aumento de vuelos nacionales e internacionales durante el período 1996 – 2000.....	72
9. Beneficios que genera la infraestructura aeroportuaria en los ámbitos empresarial y nacional.....	82
10. Administración de la Red Aeroportuaria Nacional.....	107
11. Principales Aeropuertos.....	108
12. Pasajeros transportados vía aérea.....	109
13. Carga transportada vía aérea.....	110

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta Bonilla A. *Los derechos comerciales en el transporte aéreo Internacional*, Dirección General de Aeronáutica Civil. México 1980 pp 136.
- Aeropuertos y Servicios auxiliares, *Administración Aeroportuaria*, 2 tomos, Ed. ASA. México, D.F., 1974
- Baca, Martínez Abelardo. *La función de ASA en la administración aeroportuaria*. México, 1991 pp.223.
- Cabaña, Chávez María Elena, *La Organización de Aviación Civil: Alcances y Límites*, Ed. Dirección General de Aeronáutica Civil, México 1985.
- Delacio, Víctor José. *Manual de derecho de la aviación*. Caracas Venezuela 1959.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. *Decreto que crea el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares*. México 1965.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. *La desregulación de la Industria Aérea*, Ed. Gerencia de Planeación de equinos, México 1982.
- Dirección General de Aeronáutica Civil, *La Política del Gobierno de México ante el Transporte Aéreo Internacional*, México 1991.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. *Memoria sobre la OACI Reseña informativa de la Organización Civil Internacional. Montreal Canadá Decimocuarta edición*.
- Dirección General de Aeronáutica Civil, *Panorama del transporte aéreo Regional*, México 1992.
- Dirección General de Aviación Civil, *Algunos datos sobre la Organización de Aviación Civil*, Ed. OACI Montreal, Canada 1990.
- Dirección General de Aviación Civil, *Asociación de Transporte Aérea Internacional (IATA) Objetivos y Actividades*. México 1988.
- Dirección de General de Aviación Civil, *Objetivos y Actividades*, Ed. IATA, México 1988.
- Gerencia General de Comunicación Social ASA, *Panorama General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, Ed. ASA, México 1994.

- Gerencia General de Comunicación Social ASA, *Planes para el Desarrollo de la Aviación Civil en la Región*, México, 1993.
- Ledesma Carlos A., *Nuevos Principios de Comercio Internacional*, 5ª edición, Ed. Macchi, Argentina 1997.
- Martínez del Río de Redo, Marita. *El transporte en la historia de México*. Artes de México, número 197, México 1960.
- Memoria de la OACI, *Reseña informativa de la O.A.C.I.*, Decimocuarta edición, Ed. OACI, Canadá 1990.
- M. Rugman Alan y Richard M. Hodgetts, *Negocios Internacionales. Un enfoque de administración estratégica*, Ed. Mc Graw Hill, México, 1997.
- Organización de Aviación Civil Internacional. *Convenio complementario del comercio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional*. Guadalajara, Jal., 1961
- Organización de Aviación Civil Internacional. *La situación económica del transporte aéreo; examen y perspectivas 1997-2000*. México 1989.
- Poder Ejecutivo Federal. *Programa de desarrollo del sector comunicaciones y transportes 1995-2000*. Febrero 1996.
- Plan Nacional de Desarrollo, 1994 – 2000.
- Plan Nacional de Desarrollo, 2001 – 2006.
- Rodríguez Esparza Rafael. *Historia de las Comunicaciones y Transporte en México, La Aviación*, Ed. SCT, México, 1987.
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *Desarrollo del transporte aéreo y perspectivas para los próximos años*. México 1986.
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *Ley de vías generales y comunicación y reglamentos*. Dirección General de Asuntos Jurídicos. México 1987.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Informe de labores 1993 – 1994*. México 1994.
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *Ley de Aviación Civil*. Unidad de Comunicación Social de la SCT 1995.

- Secretaría de Gobernación, *Memoria del Sexenio 1994 – 2000*, Ed. SEGOBI, México 2000.
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *Sector Comunicaciones y Transportes de 1976 – 1982. México 1982.*
- Subdirección de Construcción y Conservación. Subdirección de Planeación y Finanzas. *Sistema estadístico Aeroportuario*. Décima edición 1993.
- Tagar, James H. y Michael C. McDermott, *La esencia de los neegocios internacionales*, Ed. Prentice Hall Hispanoamericana, S.A., México, 1993,230 pp.
- Tello, Manuel. *La política exterior de México. 1970-1994*. FCE1975.
- Thomas Andre, Chemel Edouard, Ferr Vital. *Crónica de la Aviación*. Editores plaza Janes, SA tomos I y II edición Española 1992.
- Villelas Crespo Carlos. *Vías de Comunicación*. Editorial Limusa. México 1979.
- Villela Gómez José. *Breve historia de la aviación en México*. México 1971.

HEMEROGRAFÍA

- ❖ Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Revista “Enlase”. Otoño 2003.
- ❖ Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Revista “Enlase”. 25 aniversario de ASA Combustibles Primavera 2004.
- ❖ Aviación: Grupo Reforma, “Puebla y Toluca Operarán como aeropuertos complementarios al AICM”;_Lunes 18 de Agosto de 2003.
- ❖ Dirección General de Aeronáutica Civil, “La aviación Mexicana en Cifras, 1990 – 1996”. Ed. SCT. México 1996.
- ❖ Organización de Aviación Civil Internacional. “Perspectivas del transporte aéreo hasta el año 2005” México 1997. Circular 270/AT/III.
- ❖ Periódico Excelsior. Edición especial “Los Aeropuertos” martes 1 de Septiembre de 1998.

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

- *Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* en <http://www.aicm.com.mx>
- *Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, en <http://www.asa.org.mx>.
- *Asociación del Transporte Aéreo Internacional*, en <http://www.iata.org>.
- *Aviación Civil*, en <http://www.sai.systems.com/aviacion/TEORIA/TRANSITO.htm>
- *Construcción del nuevo aeropuerto*, en <http://www.nuevoaeropuertotexcoco.dgb.mx> *Texcoco, la zona elegida*, en <http://www.imt.mx/>
- *Contraloría Interna de Transporte aéreo (CINTRA)*, en <http://www.cintra.com.mx>
- *El Comercio Exterior de México*, en <http://www.cofeco.org.mx>.
- *El crecimiento masivo de aerolíneas*, en <http://www.mundoejecutivo.com.mx>
- *Importaciones y Exportaciones de México*, en <http://www.canaero.com.mx>
- *La privatización de las aerolíneas*, en <http://www.mundoejecutivo.com.mx>.
- *Los transportes*, en <http://wwwtransportesxxi/htm.com.mx>
- *Organismos Regionales*, en <http://www.lima.icao.int/Safety/Mouesp.htm>.
- *Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*; en <http://www.onu.org/NU/organismos/oaci.htm>.
- *Secretaría de Comunicaciones y Transportes* , en <http://www.sct.com.mx>
- *Subsector Aéreo*, en <http://www.presidencia.gob.mx>.
- *Transporte*, en <http://www.sct.gob.mx>