

IMPORTANCIA DE LAS LÍNEAS AÉREAS EN EL SECTOR TURISMO DE MÉXICO

Cecilia García Muñoz Aparicio¹
Universidad Juárez Autónoma de Tabasco
flamingos1999@hotmail.com

Resumen

El turismo hoy en día es una actividad que aporta al crecimiento económico ya que de acuerdo con la Cámara Nacional de Aerotransportes (2017) el número de pasajeros se incrementó 10.7%, pasando de 73.2 millones de pasajeros en 2015 a poco más de 82 millones de pasajeros en 2016, incremento que de acuerdo con la disminución de los precios de los boletos de avión. En México el transporte genera actividades como el traslado de personas, animales, mercancías y equipo. El objetivo del trabajo es conocer la importancia de las líneas aéreas en el desarrollo del Turismo. La metodología utilizada es de tipo descriptivo explicativo para medir el fenómeno a través de fuentes secundarias. Como resultado existen empresas de capital nacional posicionadas en el mercado como Aeroméxico, interjet, Viva Aerobús, Volaris, Aeromar, Mayair y TAR entre otras, mismas que contribuyen al desarrollo y crecimiento económico del país a través de la generación de más de un millón de empleos y su aportación al producto interno bruto.

Palabras clave: empresa, líneas aéreas, turismo.

¹ Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, flamingos1999@hotmail.com

IMPORTANCE OF AERIAL LINES IN THE MEXICO TOURISM SECTOR

Summary

Tourism today is an activity that contributes to economic growth because according to the National Air Transportation Chamber (2017) the number of passengers increased 10.7%, from 73.2 million passengers in 2015 to just over 82 million passengers in 2016, increase that according to the decrease in the prices of airline tickets. In Mexico, transportation generates activities such as the movement of people, animals, merchandise and equipment. The objective of the work is to know the importance of the airlines in the development of Tourism. The methodology used is of explanatory descriptive type to measure the phenomenon through secondary sources. As a result, there are national capital companies positioned in the market such as Aeromexico, Interjet, Viva Aerobús, Volaris, Aeromar, Mayair and TAR, among others, which contribute to the development and economic growth of the country through the generation of more than one million jobs and their contribution to the gross domestic product.

Keywords: company, airlines, tourism.

Introducción

Dentro del turismo es posible asignar a cada territorio un valor y un rol que lo constituirá en protagonista o marginal de los procesos generales de desarrollo, es así como es necesario su análisis en conjunto tanto de territorio como transporte. Cualquier territorio, sin importar su ubicación, puede considerarse como un desarrollo potencial turístico, el cual se podrá concretar si se incorporan los equipamientos necesarios y se garantiza la accesibilidad a través de las diferentes modalidades de transporte (Wallingre, 2010).

Transporte

La economía mundial depende cada vez más del transporte aéreo, debido a que su cuota de mercado en carga se ha incrementado. Los viajes de empresa y turísticos han logrado millones de puestos de trabajo tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo, lo cual es imposible no asociarlo con el éxito económico de la capacidad para mantener y desarrollar enlaces de transporte aéreo internacional. El transporte aéreo es actualmente una experiencia común ya que día con día son más accesibles los viajes en avión, lo que conduce a nuevas oportunidades como son las compañías de bajos costos (Macário et al., 2008 citado en Parlamento Europeo, 2010)

El transporte es un componente fundamental en el sistema económico y territorial moldeado por el turismo, actuando como intermediario entre el origen y el destino de los turistas y como soporte de los desplazamientos internos que dan respuesta a las necesidades de ocio de los visitantes en destino (Seguí y Martínez, 2010).

La necesidad del transporte se traduce con el incremento de la actividad económica, la producción industrial y la expansión de las relaciones comerciales (Blauwens De Baere, y Van de Voorde, 2008).

Méndez (2012) afirma que constituye el traslado de mercancías, maquinaria, equipo y personas de un lugar a otro, además de que otorga a los productos de utilidad espacio-temporal al colocarlos en el momento requerido, facilita la apertura de nuevos mercados y su integración, al intercambio comercial y cultura de países, además de que contribuye al desarrollo económico-social de un país como es la construcción de infraestructura para el mismo como es la construcción de aeropuertos y puertos, etc.

El transporte aéreo ha evolucionado con el desarrollo tecnológico – científico, debido a que ha mejorado el servicio, se han disminuido los costos, los desplazamientos y la transportación se ha agilizado, desarrollado tecnologías en relación al consumo de combustible con energías alternativas, disminuyendo así el impacto ambiental (Díaz y López, 2016).

El espacio y el tiempo son aparentemente inextensibles, pero en un mismo período la productividad puede desarrollarse con el aumento de los rendimientos horarios o la rapidez de desplazamientos. El tiempo ganado, que posee un valor económico, lo que permite realizar otras

actividades. Estas correcciones del espacio y del tiempo "brutos" se consideran tanto para la ordenación territorial como para el diseño de redes de transporte y su análisis económico por parte de las aerolíneas (Ballitrieri, 2010).

El sector turístico en el 2016 generó aproximadamente 9 millones de empleos con unos 35 millones de visitantes, lo que contribuye positivamente a la balanza de pagos, generando un valor superior al promedio para la economía nacional, siendo el 88% la derrama económica de la actividad turística nacional (Etcheverri, 2017).

El PIB (Producto Interno Bruto) durante el 2016 en México, recibió 166 mil millones de dólares de parte del turismo, tanto de negocios como placer, lo cual se refleja en un 16% del PIB del país, colocando a esta industria como el sector que más aportaciones ofrece. Entre los otros sectores comparados se localiza la minería, con una aportación de 46 mil millones de dólares; la agricultura, 59 mil millones de dólares; y la manufactura de autos, con 77 mil millones de dólares (Parcerisa, 2017).

Historia de la Aviación en México

El desarrollo de la aviación civil en México se origina en los años veinte en la época cuando el ferrocarril era el medio de transporte más importante y la red carretera empezaba sus inicios (Secretaría de Programación y Presupuesto, 1982).

En México y América Latina, el 8 de enero de 1910 se realizó el primer vuelo de un avión, por parte del mexicano Alberto Braniff Rica, y para que pudiera realizarse fue necesario que se efectuaran trabajos de acondicionamiento de terreno, a fin de que el avión se desplazara por el suelo, despegara y volviera a aterrizar sin contratiempos graves. Durante los meses de febrero y marzo de 1911, tanto pilotos, mecánicos y aviones que integraban la Moisant International Aviation efectuaron vuelos de exhibición en las ciudades de Monterrey, México y Veracruz (Archipiélago, 2006).

En 1916, voló exitosamente el primer avión construido en México, el biplano Serie A número 1. En el año de 1921, en la ciudad de Tampico, Tamaulipas, se fundó por norteamericanos la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, CMTA, antecesora de la Compañía Mexicana de Aviación de 1924, siendo en 1929 cuando se realiza la primera ruta comercial internacional al operar un Trimotor Ford de la Compañía Mexicana de Aviación en la ruta Brownsville-Tampico-México; el avión se bautizó con el nombre de México y fue piloteado por el aviador estadounidense Charles Lindenberg; 1943 fue el año en el que el Aeropuerto Central de la Ciudad de México es elevado a la categoría de Aeropuerto Internacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación, siendo en 1954, cuando el Aeropuerto Central de la Ciudad de México entró en operación (Infraestructura Aeroespacial, 2015).

La década de los ochenta a nivel mundial, significó una serie de reestructuraciones productivas en respuesta a las crisis económicas, por el estancamiento de la ganancia, el intervencionismo del estado y limitaciones del patrón socio técnico. En la aviación civil se transitó del fin del intervencionismo estatal a la era del mercado, por medio del impulso de la competencia,

la productividad y la calidad para generar los niveles deseados de ganancia que demandaba el empresario (Leyva, 2012).

De acuerdo con la Aviación Mexicana (2015), algunos datos interesantes son:

1) El antecedente de la historia aeronáutica en México, es con el francés Eugene G. Robertson, el 14 de febrero de 1835 con la primera ascensión aerostática y la realizada por un mexicano fue la de Benito León Acosta, en 1842.

2) El primer presidente que voló fue Francisco I. Madero el 30 de noviembre de 1911 durante 11 minutos sobre los llanos de Balbuena en un Deperdussin.

3) El primer aeropuerto fue el Aeródromo Nacional de Balbuena que funcionó desde 1915 con uso militar.

4) El primer aeropuerto civil se construyó en donde ahora se encuentra el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en 1928.

5) La primera ruta comercial que se instaló fue el vuelo de la Ciudad de México a Acapulco.

6) El 18 de julio de 1943 se declaró el aeropuerto como internacional según decreto en el Diario Oficial de la Federación, y se cambia nombre nuevamente a: Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México.

7) El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México es el principal aeropuerto metropolitano de Latinoamérica, atendiendo a más de 26 millones de pasajeros al año.

Características de las Aerolíneas en México

Grupo Aeroméxico

Es la aerolínea más grande de México, opera más de 600 vuelos diarios. Su red de destinos alcanza más de 80 ciudades en tres continentes: 46 en México, 16 en el resto de Latinoamérica, 16 en Estados Unidos, tres en Canadá, tres en Europa y dos en Asia. Posee el 41.7% del mercado doméstico de México, donde es la aerolínea mexicana más grande. Aeroméxico y subsidiarias operan un total de más de 500 vuelos diarios con 70 destinos en cuatro continentes y una flota de 103 aviones en total. Domina el 79.8% de los vuelos internacionales (Aeroméxico, 2015).

En 1934 sale de la ciudad de México, un pequeño Stinson con matrícula XB-AJI y un motor Lyncoming de 215 caballos de fuerza para aterrizar en la Playa de Hornos con cinco pasajeros que pagaron 30 pesos por la experiencia. Acapulco, se encontraba a dos horas de la capital por aire, de esta manera surge Aeronaves de México (Álvarez, 2015).

Durante 1941 se vende el 25% de las acciones a Pan Am, las cuales las recuperan accionistas mexicanos en 1957, año durante el cual se obtiene un permiso para volar Ciudad de México–Nueva York y Ciudad de México–Los Ángeles.

Desde sus primeros años, Aeronaves de México se dirige sus esfuerzos a incrementar su flota. Después de una década de Acapulco, a mediados de los 40, un escuadrón conformado por un

Beechcraft 17, cuatro Bellanca Pacemaker CH-300, tres Boeings B-247 y cinco Avro Anson, entre otros, recorrían el poniente del país, en su mayoría aviones pequeños que se dirigieron a descubrir las rutas que conectaron Oaxaca, Guerrero, Michoacán, Sinaloa, Sonora y la península de Baja California. Sus sobrecargos vestían cuatro uniformes diferentes a lo largo del recorrido para atender a los 92 pasajeros que viajaban tanto en Primera Clase como en Turista. La comida se preparaba a bordo del avión. El 29 de noviembre, otra nave del mismo modelo inauguraba la ruta que conecta a Acapulco con Los Ángeles y en 1960 el Douglas DC-8 se hizo cargo de la ruta México-Nueva York, siendo nuestro primer jet. Cuatro años más tarde, ese mismo avión alcanzó Toronto y Montreal. Más tarde la aerolínea adquiere a la pequeña Guest Aerovías de México y en 1962 inicia rutas internacionales. Panamá, Caracas y Bogotá se sumaron al portafolio de destinos y, el siguiente año, el DC-8 completó el itinerario México- Miami-Madrid. A los 30 años de operaciones, Aeronaves de México recorría 45 mil kilómetros para tocar 40 ciudades. Ese año 673,329 viajeros fueron parte de la experiencia (Álvarez, 2015).

En 1964 se realiza el primer vuelo sin escalas entre la Ciudad de México y Tijuana con equipo DC-6.

En 1968, el DC-6 voló por última vez, convirtiéndose en la primera línea latinoamericana en presentar una flota integrada solamente por jets.

Durante 1988 después de una huelga, el 1º de octubre nace Aerovías de México, S.A. de C.V., con nombre comercial Aeroméxico.

En 1992 nace el programa de viajero frecuente Club Premier, el primero en Latinoamérica. Programa creado para recompensar la lealtad como pasajero de la mejor aerolínea de México obteniendo puntos en las compras en empresas afiliadas.

En 2012 Aeroméxico firmó contratos con el fabricante de aviones Boeing para la adquisición de hasta 100 aviones de la firma Boeing por un valor de 11 mil millones de dólares, representando la mayor inversión de una aerolínea nacional en la historia aeronáutica de México.

De acuerdo con Aeroméxico (2015), la flota actual del Grupo suma más de 120 aviones Boeing 787, 777, 737, así como Embraer 145, 170, 175 y 190 de última generación. Como socio fundador de SkyTeam, Aeroméxico ofrece más de 1,000 destinos en 177 países, a través de las 20 aerolíneas socias que integran la alianza, por medio del cuales se obtienen diversos beneficios, así como el beneficio de 636 salas VIP alrededor del mundo.

Aeroméxico es una empresa socialmente responsable catalogada como una de las 25 marcas de Latinoamérica por su estabilidad financiera.

Interjet

Aerolínea mexicana de "Alta Eficiencia"; que brinda un servicio de alta calidad a un precio accesible, contribuyendo que más personas viajen a precios justos, apoyando el desarrollo turístico. Inicia sus operaciones en diciembre de 2005 con una flota de 3 aviones y tres destinos. Actualmente atiende 47 destinos, 38 en la República Mexicana y 9 internacionales como: Bogotá, Costa Rica,

Cuba, Guatemala, Houston, Las Vegas, Miami, Nueva York, San Antonio, cubriendo las necesidades de los viajeros de placer y de negocios, con una operación de más de 270 vuelos diarios. Esta empresa posee una de las flotas más modernas del mundo, compuesta por más de 50 aeronaves, Airbus A320 y Superjet 100, ambos modelos equipados con lo último en tecnología.

Interjet ha transportado a más de 50 millones de pasajeros a lo largo de sus inicios, y durante el 2014 es la aerolínea que más pasajeros transportó en México, movilizand o a más de 7.8 millones de viajeros en el país. Emplea a más de 4300 trabajadores directos y es la única aerolínea de bajo costo y Alta Eficiencia que cuenta con un Centro de Mantenimiento en México, inaugurado en 2007 en el Aeropuerto Internacional de Toluca.

Es una empresa socialmente responsable ya que fue la primera aerolínea en Latinoamérica en operar un vuelo comercial con Biocombustible, además de haber incorporado el Sistema Eléctrico Ambiental de Rodaje (EGTS por sus siglas en inglés), el cual reduce la cantidad de combustible que se utiliza en las operaciones de rodaje llegando a reducir hasta un 50 por ciento las emisiones de carbono y minimizando la contaminación auditiva (Interjet, 2017).

Viva Aerobus

Viaja entre Monterrey y 31 otros destinos en la República Mexicana y en EE.UU., forma parte del Grupo IAMSA, grupo de transporte terrestre más grande del país, con más de 80 años en el mercado, opera más de 28 empresas entre ellas Omnibus de México, ETN, Primera Plus, TAP. Nace en el 2006 y es el 30 de noviembre cuando la pista del aeropuerto de Monterrey fue testigo del despegue de su vuelo inaugural, con destino a la ciudad de León, convirtiéndose en la primera aerolínea en el mercado mexicano en operar bajo el modelo de ultra bajo costo: precios accesibles para que todos puedan volar. Su éxito radica en el modelo de bajo costo lo cual ha tenido un acelerado crecimiento flota de 23 aeronaves Airbus A320, más de mil 100 colaboradores directos, operando más de 150 vuelos diarios para cubrir 71 rutas regulares, que han permitido transportar aproximadamente a 6 millones de pasajeros en el último año (VivaAerobus, 2017).

Volaris

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. es una aerolínea de ultra-bajo costo, con servicio punto a punto que opera en México, Estados Unidos y Centroamérica. Volaris ofrece tarifas base bajas para estimular el mercado, ofreciendo servicio de calidad al cliente y una vasta opción de productos, es una aerolínea Mexicana que constituye la segunda aerolínea en tamaño después de Aeroméxico, con el 14% del mercado de vuelos dentro de la república Mexicana. Ha recibido el premio de Empresa Socialmente Responsable (ESR) durante siete años consecutivos (Volaris, 2017).

Inició como proyecto en el año 2003 cuando los fondos de Inversión Discovery Americas I y Columbia Equity partners se asociaron con la aerolínea TACA para desarrollar una nueva aerolínea Mexicana bajo el concepto comercial de “low-cost carrier”, o sea, una línea aérea de bajo costo, pues el mercado Mexicano ofrecía posibilidades para otra compañía en ese formato.

Su venta de pasajes se inició el 12 de Enero del 2006 y los primeros vuelos comerciales se iniciaron el 13 de Marzo del 2006, con un vuelo inaugural entre Toluca y Tijuana. Ese mismo año el Banco Mundial ofreció un crédito y una inversión millonaria en la compañía. La aerolínea ha tenido éxito en tarifas, servicio y puntualidad (Aerolíneas Mexicanas, 2017).

Aeromar

Transportes Aeromar, S.A. de C.V (Aeromar) es la aerolínea con capital 100% privado y sede en la Ciudad de México, inicia operaciones en enero de 1987, con vuelos regulares de carácter regional desde el Aeropuerto Internacional de Toluca el 7 de noviembre del mismo año. En abril de 1988, la empresa fue autorizada a trasladar su base operacional al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Posee una flota de 16 aviones, entre los que se cuentan los turboprop ATR 42 (14 unidades) con capacidad para 48 pasajeros (Aerolíneas Mexicanas, 2017).

Actualmente opera un promedio diario de 100 vuelos con una puntualidad superior al 93% mediante una flota de (14) aeronaves de turbohélice ATR-42 y (2) ATR72-600, con capacidad para 48 y 68 pasajeros respectivamente, vuelos domésticos a 22 destinos y 2 internacionales a Estados Unidos de América. Posee la concesión y permisos oficiales para operar vuelos de itinerario y fletamento de pasajeros, carga, paquetería y correo, nacionales e internacionales. Contamos con el Certificado IOSA otorgado por la IATA por el cumplimiento de los más rigurosos estándares de calidad en mantenimiento y seguridad aérea a nivel mundial (Aeromar, 2017).

Mayair

Aerolínea que conecta al sureste mexicano con vuelos hacia los siguientes destinos: Cancún, Cozumel, Chetumal, Mérida, Veracruz y Villahermosa. Fundada en 1994, siendo una compañía de vuelos chárter en principio. Para 2009 se había posicionado como el puente aéreo Cancún-Cozumel con 6 vuelos redondos diariamente en cómodas aeronaves Dornier 228 con capacidad para hasta 19 pasajeros; etapa en la que empezó a trabajar de forma conjunta con Grupo Lomas Travel, una Administradora de Destino interesada en brindar las mejores experiencias a quienes visitan Cancún y Riviera Maya desde 1981 (Mayair, 2017).

TAR

Transportes Aéreos Regionales (TAR) inició sus operaciones el 14 de Marzo del 2014, es una línea aérea mexicana nueva propiedad de GRUPO MAFRA cuya sede de operaciones se encuentra en la ciudad de Santiago de Querétaro, Querétaro México. Está enfocada al cien por ciento en el desarrollo de rutas regionales y la primera en aplicar un modelo de crecimiento Celular Multiregional, con el cual se desarrollará su presencia en el Mar de Cortés, Occidente, Centro/Norte, Golfo de México y Mundo Maya (Aerolíneas Mexicanas, 2017).

Su flota está compuesta por 9 Jets Embraer ERJ145 con capacidad de 50 asientos totalmente confortables (TAR Aerolíneas, 2017).

Grupo Aéreo Monterrey S.A. de C.V

Magnicharters es una aerolínea Mexicana con su base de operaciones y sede comercial en el Aeropuerto Internacional de Ciudad de México y dos bases menores en Guadalajara y Monterrey. Esta compañía se enfoca principalmente al mercado turístico de México y sus vuelos viajan por lo general a destinos turísticos de playa. Se caracteriza por un excelente servicio personalizado y un buen desempeño.

Inicia sus operaciones en 1994, ofreciendo servicio de charter a destinos turísticos de México. Es una de las aerolíneas comerciales importantes de la República Mexicana, operando bajo el concepto de línea aérea de bajo costo. Actualmente llega a nueve destinos en la República Mexicana (Aerolíneas Mexicanas, 2017).

Metodología

El Objetivo de este trabajo es analizar la importancia de las líneas aéreas mexicanas en el desarrollo del turismo.

Se realizó un análisis exploratorio de tipo descriptivo explicativo de las líneas aéreas mexicanas posicionadas en el mercado para investigar sus características y contribución al turismo con un enfoque cualitativo.

Primero se realizó una revisión documental, seleccionando la información necesaria, posteriormente se realizó el análisis de las características de las líneas aéreas para conocer su importancia en el desarrollo del turismo en un período de 6 años, siendo una investigación transversal.

Resultados

Se analizaron las características de las líneas aéreas mexicanas y se realizaron las siguientes tablas comparativas:

Tabla 1. Número total de pasajeros transportados

LÍNEAS AÉREAS	MILES					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aeromar	601	558	537	546	493	541
Aeroméxico Connect (Aerolitoral)	5,597	6,201	6,587	7,488	8,020	8,511
Aeroméxico Travel	127					
Aeroméxico(Aerovías de México)	8,309	8,317	8,713	9,510	10,591	11,071
Interjet	6,418	7,242	8,392	8,694	10,483	11,122
Magnicharters (Grupo Aéreo Monterrey)	791	942	822	994	1,017	902
TAR				97	290	614
Viva Aerobus	3,017	3,650	3,791	3,970	4,514	6,021
Volaris	5,644	7,036	8,480	9,363	11,465	14,351

Fuente: Elaboración con base en SCT (2016).

Es esta tabla se puede observar que la línea aérea que más pasajeros transporta es Volaris ya que con respecto del 2015 al 2016 tuvo un incremento del 25%.

Tabla 2. Porcentaje de ocupación en vuelos nacionales

LÍNEAS AÉREAS	%					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aeromar	42.6	42.4	39.4	40.4	43.9	41.5
Aeroméxico Connect (Aerolitoral)	79.5	73	72.3	75.6	75.4	77.1
Aeroméxico(Aerovías de México)	76.7	73.3	78.5	81.8	81.7	82
Interjet	75.1	74.2	74.3	72.5	78.2	76.9
Magnicharters (Grupo Aéreo Monterrey)	77.1	80.1	79.2	82	82.4	83.5
TAR				41.3	63.7	62.5
Viva Aerobus (Aeroenlaces)	72.6	80.8	78.6	76.5	77.8	80.7
Volaris	75.6	78.9	78.3	77.9	78.7	82.4

Fuente: Elaboración con base en SCT (2016).

La empresa Magnichartes es la que obtuvo el porcentaje de ocupación más alto debido a que maneja paquetes específicos para vacacionar.

Tabla 3. Número de pasajeros transportados en vuelos nacionales

LÍNEAS AÉREAS	MILES					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aeromar	588	558	523	521	483	526
Aeroméxico Connect (Aerolitoral)	5,192	5,548	5,835	6,775	7,103	7,519
Aeroméxico(Aerovías de México)	5,016	5,048	5,060	5,091	5,455	5,519
Interjet	18,884	21,038	23,307	24,594	28,536	32,848
Magnicharters (Grupo Aéreo Monterrey)	791	942	822	994	1,017	902
TAR				97	290	614
Viva Aerobus	2,936	3,519	3,734	3,897	4,361	5,976
Volaris	4,595	5,753	7,056	7,666	9,196	11,495

Fuente: Elaboración con base en SCT (2016).

En relación al número de pasajeros transportados en vuelos nacionales, se observa que Interjet es la empresa que más pasajeros en vuelos nacionales ha transportado.

La tabla número 4 representa el número de pasajeros transportados en vuelos internacionales, donde se puede observar que la empresa Aeroméxico es la que transporta más.

Tabla 4. Número de pasajeros transportados en vuelos internacionales.

LÍNEAS AÉREAS	MILES					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aeromar	0.7	0.1	14	25	10	15
Aeroméxico Connect (Aerolitoral)	405	653	752	713	918	992
Aeroméxico (Aerovías de México)	3,170	3,269	3,653	4,419	5,135	5,552
Interjet	75	525	935	883	1,344	2,057
Viva Aerobus	76	128	56	73	15	46
Volaris	1,048	1,283	1,424	1,697	2,269	2,856

Fuente: Elaboración con base en SCT (2016).

La tabla 5 muestra que las empresas que poseen una mayor número de aeronaves son Aeroméxico, Interjet y Volaris, siendo Interjet la más grande por 1 aeronave mientras que en la tabla 6 se observa que Aeroméxico es la empresa que posee una mayor capacidad de asientos.

Tabla 5. Número de aeronaves

LÍNEAS AÉREAS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aeromar	16	16	18	19	16	19
Aeroméxico Connect (Aerolitoral)	50	61	57	64	62	67
Aeroméxico Travel	3					
Aeroméxico(Aerovías de México)	55	56	61	64	53	69
Interjet	33	37	44	52	60	70
Magnicharters (Grupo Aéreo Monterrey)	11	13	14	11	12	11
TAR				3	7	10
Viva Aerobus	17	19	22	21	23	23
Volaris	34	41	44	44	56	69

Fuente: Elaboración con base en SCT (2016).

Tabla 6. Capacidad de asientos en las líneas aéreas

LÍNEAS AÉREAS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aeromar	764	764	900	950	800	968
Aeroméxico Connect (Aerolitoral)	3,039	4,009	4,092	4,885	4,964	5,556
Aeroméxico Travel	495					
Aeroméxico(Aerovías de México)	8,499	8,701	9,579	10,419	10,674	12,028
Interjet	4,950	5,500	6,615	7,344	7,917	9,372
Magnicharters (Grupo Aéreo Monterrey)	1414	1196	1345	1489	1,617	1471
TAR				150	350	500
Viva Aerobus	2,516	2,812	3,108	3,268	3,900	4,166
Volaris	5,166	6,384	7,326	7,254		

Fuente: Elaboración con base en SCT (2016).

Tabla 7. Número de empleados en las líneas aéreas

LÍNEAS AÉREAS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aeromar	355	342	380	433	463	406
Aeroméxico Connect (Aerolitoral)	489	598	545	546	539	584
Aeroméxico(Aerovías de México)	542	539	573	576	555	559
Interjet	1,181	1,464	1,680	2,071	2,194	2,419
Magnicharters (Grupo Aéreo Monterrey)	728	735	789	712	775	806
TAR				16	14	32
Viva Aerobus	290	191	219	219	228	257
Volaris	307	437	381	426	429	303

Fuente: Elaboración con base en SCT (2016).

En la tabla 7 se observa que la empresa con un mayor número de empleados es Interjet.

Conclusiones

El transporte aéreo genera puestos de trabajo lo cual influye en la actividad económica del país y a través del mismo se conectan las personas, existe un acceso rápido dentro y fuera de los mercados globales y por supuesto se incrementa tanto el comercio como el turismo.

De acuerdo con Nardone (2016), las empresas aéreas del Golfo y de China en la actualidad poseen una integración en relación a políticas conjuntas como el comercio, turismo y aviación, como es el manejo del espacio aéreo, asignación de turnos de llegada y salida, las franjas horarias, visados a la llegada, visado electrónico y exención de visado lo cual es un ejemplo que se puede tomar para que se mejore esta actividad en México.

Un resultado es que el transporte aéreo es parte de una economía en red como son las rutas áreas y puntos de conexión al mismo tiempo que las carreteras, redes ferroviarias y todas las áreas relacionadas.

De acuerdo con la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) los gobiernos deben continuar trabajando en infraestructura y regulación para facilitar la gran oferta de viajeros que existe, debido a las tarifas aéreas de bajo costo debido a que el crecimiento demográfico y las condiciones orográficas hacen más necesario utilizar el transporte aéreo (García, 2017) de igual forma esta asociación supone que el potencial de la aviación mexicana se mejorará si se atienden barreras como el marco regulatorio alineado con normas mundiales; la creación de leyes para protección a usuarios, y el desarrollo de infraestructura con base en las mejores prácticas internacionales (Castellanos, 2017) lo cual repercute en beneficios a la economía mexicana en relación a la aviación comercial e industria aeroespacial; las cadenas de suministro locales; los empleos promovidos por el consumo de los trabajadores de los dos rubros anteriores, así como empleos del sector turístico.

La importancia del sector aeronáutico en México se observa en su contribución al crecimiento y desarrollo económico del país a través de la generación de más de un millón de empleos y su aportación del 2.9% al PIB, de igual manera ha fortalecido la conectividad aérea lo cual ha permitido que transiten diariamente a través del país más de 220 mil pasajeros nacionales e internacionales, lo que genera una derrama económica cercana a 18 mil millones de dólares por año (CANAERO, 2017).

Referencias Bibliográficas

- Aeromar (2017). *Nuestra Historia*. Recuperado: <https://www.aeromar.com.mx/nosotros/>
- Aeroméxico (2015). *Acerca de Aeroméxico*. Recuperado: <https://world.aeromexico.com/es/conocenos/acerca-de-aeromexico/?site=mx>
- Aerolíneas Mexicanas (2017) *Volaris, historia y datos*. Recuperado: <http://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/volaris-historia-y-datos>
- Álvarez, D. (2015). Las Alas del Deseo: Historia de Aeroméxico a Través de Su Flota. *Revista Aire*, 15. Recuperado: <https://world.aeromexico.com/es/conocenos/acerca-de-aeromexico/historia-flota/?site=mx>
- Archipiélago (2006). Inicios de la Aviación en México. *Archipiélago, Revista Cultural de nuestra América*. UNAM, 14(54). Recuperado: <file:///C:/Users/HP01/Downloads/19897-31603-1-PB.pdf>
- Aviación Mexicana (2015). *10 datos interesantes de la aviación en México*. Recuperado: www.aviacionmexico.com/10-datos-interesantes-de-la-aviacion-en-mexico/
- Ballistreri, C. A. (2010). Hacia la construcción del futuro transporte aéreo de cabotaje en la argentina. *Revista Transporte y Territorio*, 2, pp. 18-37.

- Blauwens, G., De Baere, P. y Van de Voorde, E. (2008). *Economía del transporte* (3ª. Ed.), De Boeck Ltd., Amberes.
- Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO) (2017). Beneficios de la Industria Aérea en México.
- Castellanos, J. (2017). *Aviación en México genera 2.9% del PIB nacional: IATA*. Recuperado: <http://a21.com.mx/aeropuertos/2017/05/15/aviacion-en-mexico-genera-29-del-pib-nacional-iata>
- Díaz, O. y López, A.L (2016). Comportamiento e interrelación del turismo y el transporte aéreo en Colombia. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 25, 1, pp. 36-56.
- Etcheverri, A. (2017). Impulso al turismo en 2017. Milenio.com (10 de octubre). Recuperado: http://www.milenio.com/firmas/azul_e_aranda/Impulso-turismo-milenio_18_917488315.html
- García, C.A. (2017). *IATA ve buenas perspectivas para aviación del país*. El tiempo. (Consultado el 6 de enero, 2017). Recuperado: <http://www.eltiempo.com/>
- Infraestructura Aeroespacial (2015). Historia de la aviación mexicana Recuperado: <http://www.aicmaniversario.com/2015/06/historia-de-la-aviacion-mexicana/#more-114>
- Interjet (2017). *Quiénes somos*. Recuperado: <https://interjet.com/quienes-somos.aspx?culture=es-mx>
- Leyva, M. A. (2012). Los controladores del tráfico aéreo y la seguridad aérea. *El Cotidiano*, 173, pp. 35-46. Recuperado: <http://www.redalyc.org/pdf/325/32523131005.pdf>
- Méndez, J.S. (2012). *Problemas Económicos de México y Sustentabilidad*. Ed. McGraw Hill. México.
- Nardone, A. (2016). *La importancia de la conectividad aérea para el desarrollo turístico*. El telescopio. Recuperado: <http://eltelescopio.com.uy/la-importancia-de-la-conectividad-aerea-para-el-desarrollo-turistico/>
- Parcerisa, C. (10 de septiembre, 2017). Turismo en México, el sector que más aporta al producto interno bruto. *Forbes México*. Recuperado: <https://www.forbes.com.mx/forbes-life/turismo-mexico-pib/>
- Parlamento Europeo (2010). *Departamento Temático. Políticas Estructurales y de Cohesión*. Dirección General de Políticas Interiores. Recuperado: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2009/431570/IPOL-TRAN_NT\(2009\)431570_ES.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2009/431570/IPOL-TRAN_NT(2009)431570_ES.pdf)
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (2017). *Aviación mexicana en cifras 1991-2016*. Dirección General de Aeronáutica Civil.

Secretaría de Programación y Presupuesto (1982). *El papel del sector público en la economía mexicana*. Participación del gobierno de México en el proyecto de investigación.

Seguí J.M. y Martínez, M. R. (2010). Movilidad y sostenibilidad en el transporte aéreo: las compañías de bajo coste en los destinos turísticos de España y Baleares. *Revista Transporte y Territorio*, N° 2, Universidad de Buenos Aires. pp. 68-98. Recuperado: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00205068.pdf

TAR Aerolíneas (2017). *Nuestra flota*. Recuperado: <https://tarmexico.com/about-us/who-we-are>

Viva Aerobus (2017). *VivaAerobus, Lo que necesitas para Volar*. Recuperado: <https://www.vivaaerobus.com/mx/info/acerca-vivaaerobus>

Volaris (2017). *Nuestra compañía*. Recuperado: <http://ir.volaris.com/Spanish/quienes-volaris/nuestra-compania/default.aspx>

Wallingre, N. (2010). Responsabilidad del transporte aéreo en la dinámica territorial para el desarrollo del turismo argentino. El aporte pendiente. *Revista Transporte y Territorio*. 2, pp. 99-120 <https://www.definicionabc.com/general/aerolinea.php>