

Somos Anáhuac

**Foro: Competitividad y Desarrollo
Económico
Observatorio para el nuevo
Aeropuerto Internacional de la Ciudad de
México**

50
años
Universidad
Anáhuac

Modelos de Gestión Aeroportuaria

Ciudad de México, 13 Noviembre 2014

Víctor Váldez

Universidad Anáhuac – México Norte



Líderes de Acción Positiva

Agenda

1. Contexto

2. Modelos de gestión

3. Reflexiones finales

Agenda

1. Contexto

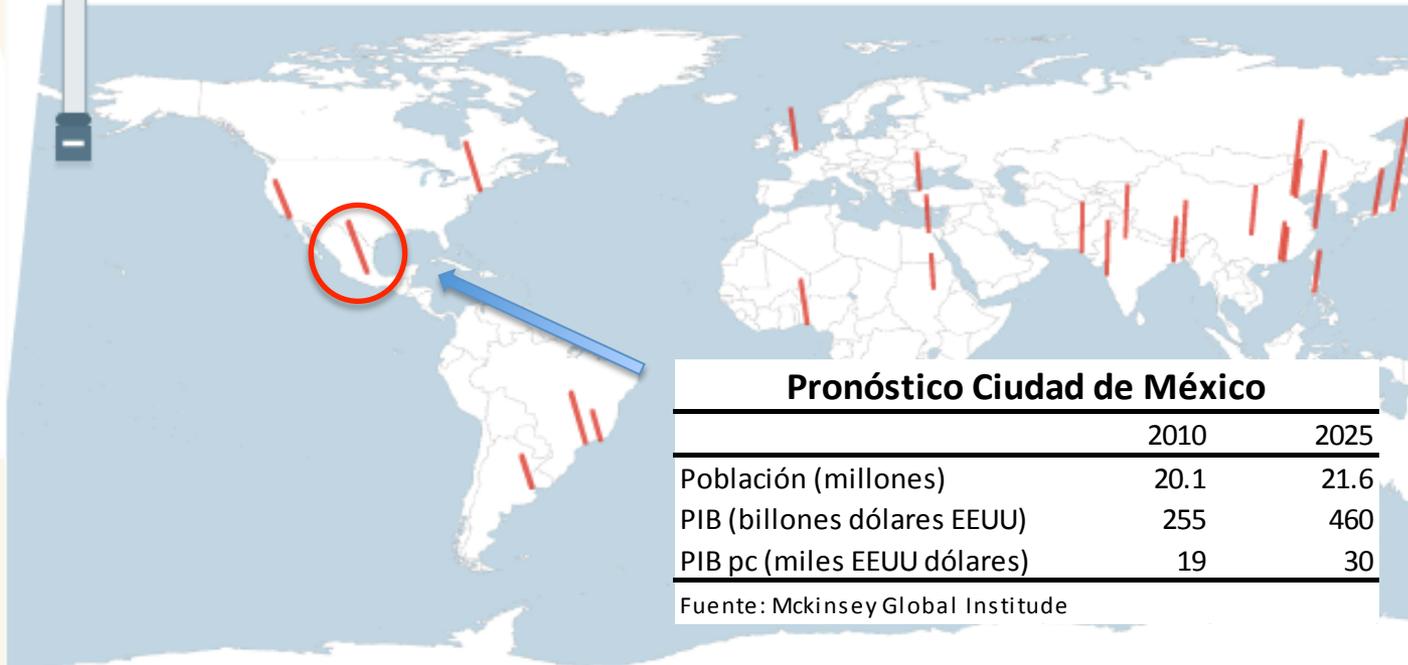
2. Modelos de gestión

3. Reflexiones finales

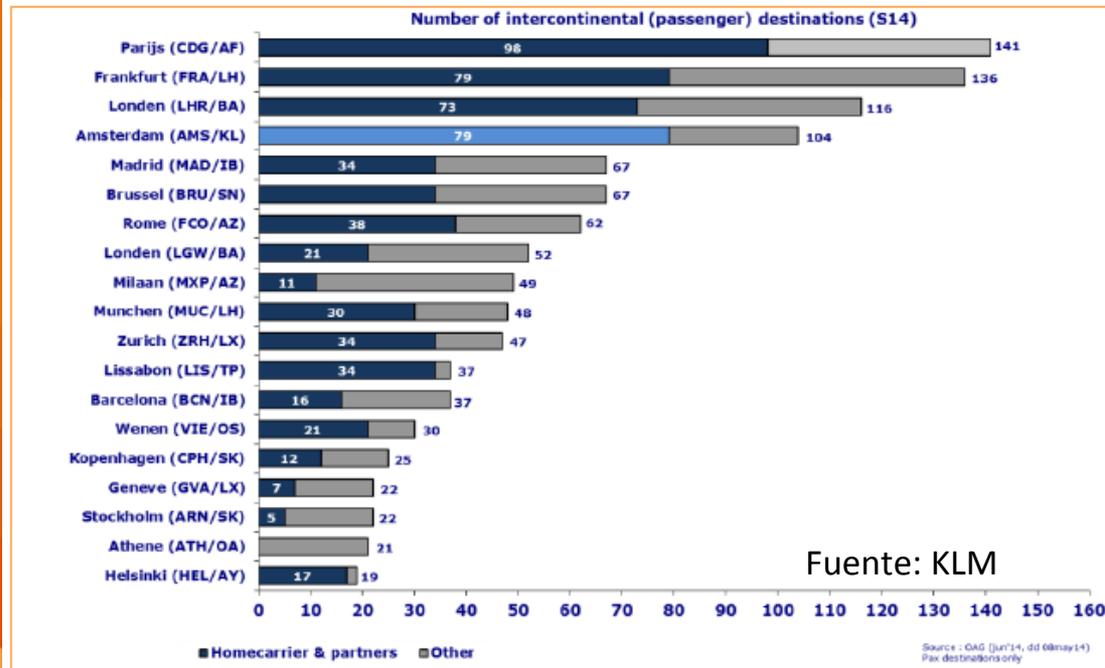
1. Ciudades motor de crecimiento



Las 25 ciudades más importantes para el 2025.



1. Conectividad



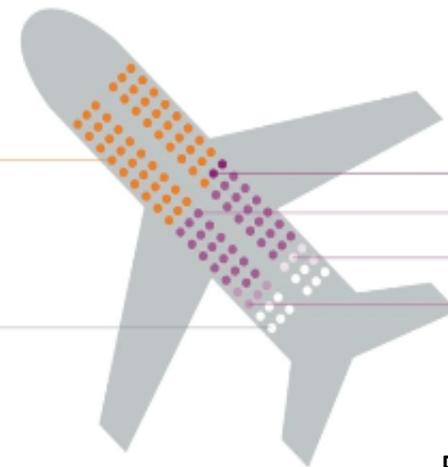
Los vuelos directos incrementan la conectividad.

- Hub: pasajeros punto a punto y en conexión.
- En 2014, AICM 21% pasajeros conexión.

Direct passengers from London to Mexico City...

48% direct (52 seats)

10% Spare capacity (11 empty seats)



... made possible by transfer passengers

2% from UK regions (2 seats)

32% from Europe (35 seats)

4% from Middle East (4 seats)

4% from rest of the world (4 seats)

Fuente: Heathrow

1. Planeación estratégica

1. ¿Qué tipo de aeropuerto quiere ser NAICM?
 - *Hub* global, *Hub* nacional, aeropuerto de destino final, etc.
2. ¿A qué mercados va a atender?
 - Domésticos, Estados Unidos, Europa, Sudamérica, etc.
3. ¿Cuál va a ser la relación entre Aeroméxico y el NAICM?
 - Independiente, coordinada, etc.

Agenda

1. Contexto

2. Modelos de gestión

3. Reflexiones finales

2. Gestión de la incertidumbre hacia el futuro

Network quality and Amsterdam ambition

Schiphol hub views

	Primary Hub	Secondary Hub	No Hub
Global Economy	Fit with Amsterdam ambition	No fit with Amsterdam ambition	No fit with Amsterdam ambition
Strong Europe	Fit with Amsterdam ambition	No fit with Amsterdam ambition	No fit with Amsterdam ambition
Transatlantic Markets	Fit with Amsterdam ambition	No fit with Amsterdam ambition	No fit with Amsterdam ambition
Regional Communities	Fit with Amsterdam ambition	Fit with Amsterdam ambition	Fit with Amsterdam ambition

Legend:
Fit with Amsterdam ambition (Green)
No fit with Amsterdam ambition (Red)

2. Valores de la propuesta gubernamental

- Líder mundial en diseño, construcción y operación sustentable.
- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona centro del país.
- Inversión social y financieramente rentable.
- Mejorar la competitividad del país (costos competitivos y valor agregado).
- Apertura y Transparencia.

2. Modelo de gestión

- **¿Existen empresas gubernamentales que sean modelos de éxito para el NAICM?**
- ¿Cuál puede ser el modelo de gestión del NAICM para materializar los valores de la propuesta del gobierno?

2. Modelo de gestión

- Diseño
- Construcción
- Operación

- Social
- Financiera



- Acceso
infraestructura
- Tarifas aéreas
- Cargos aeronáuticos
- Calidad servicio

- Posesión y
gobernanza
- Regulación
- Acceso información

2. ¿Qué indicios tenemos hoy?

Líder mundial

-Diseño (Foster, NACO)



-Construcción



-Operación



Competitividad

-Acceso infraestructura (slots)



-Tarifas aéreas



-Cargos aeronáuticos



-Calidad servicio



Modelo de
gestión



Rentabilidad

-Social vs



- Financiera (fuentes de
financiamiento, estructura de
ingresos y control de costos)



Transparencia

-Posesión y gobernanza (público)



-Regulación (slots, cargos, etc.)



-Acceso información (SHCP)



2. Modelos internacionales y resultados

Tipo de posesión/gobierno	Casos	Características
- Organizaciones independientes no lucrativas	- Canadá	- Promueven la inversión en infraestructura y pagan una renta al gobierno.
- Posesión y operación del gobierno	- Gobiernos nacionales o locales. EEUU, Irlanda, España, Singapur, Finlandia, ASA en México y Suecia - Corporatizados. AICM en México.	- Operados con poco interés en ingresos comerciales; EEUU exhibe retrasos significativos. - Aparentemente un poco más de enfoque comercial. Cuentas son públicas.
- Posesión gobierno y operación privada	- EEUU vía contratos, Chile y Hamilton en Canadá	- EEUU financiamiento a través de bonos o inversiones a cambio condiciones favorables para aerolíneas.
- Parcialmente privados	- Con control privado. Belfast, Brussels, Budapest, Copenhagen, Dusseldorf, Frankfurt y aeropuertos en Argentina, Chile, Colombia y Mexico. - Con control público. Aeropuertos de París, China, Kansai en Japón y PPP en México.	- Participación minoritaria privados, pero con control. Promueven eficiencia y orientados a rentabilidad. La regulación gubernamental puede ser intrusiva. - Promueven eficiencia y orientados a rentabilidad. En París desarrollo de negocios de retail y bienes raíces.
- Totalmente privados	- Heathrow vía Oferta Pública Inicial - Australia y Nueva Zelanda vía venta temporal por 50 años	- Promueven eficiencia y orientados a rentabilidad. - Promueven eficiencia y orientados a rentabilidad. Se privatizaron con el objetivo de recuperar costos como grupo.

2. Posesión y gobierno del AICM

- AICM se estableció como empresa propiedad del gobierno en 1999.
- Actualmente es un “organismo público descentralizado”.
- ¿Es la figura de Empresa productiva del Estado una opción?

Agenda

1. Contexto

2. Modelos de gestión

3. Reflexiones finales

3. Reflexiones finales

- Es necesario un modelo de gestión **ágil, flexible y con los incentivos** adecuados para buscar objetivos y reaccionar a los cambios en el entorno.
- Recomendable la **participación del sector privado** en la operación.
- Establecer mecanismos eficaces de **transparencia**.
- **Fortalecimiento regulador sectorial**.

Gracias por su atención

vhvaldes@anahuac.mx

Twitter: @econopraxis