

FACULTAD DE NEGOCIOS

Carrera de Administración y Negocios Internacionales

“EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA COMERCIAL EN FRANCIA, ESPAÑA, PORTUGAL Y PAÍSES BAJOS EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS (2008-2018)”: UNA REVISIÓN DE LA LITERATURA CIENTÍFICA

Trabajo de investigación para optar al grado de:

Bachiller en Administración y Negocios Internacionales

Autora:

Andrea Paula Alvarez Yarlequé

Asesor:

Mg. Grecia Elizabeth Pardavé Chiong

Lima - Perú

2019

DEDICATORIA

A todas las personas que nos han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito, en especial a nuestra profesora por su paciencia y dedicación.

AGRADECIMIENTO

Gracias a nuestros padres, por ser los principales promotores de nuestros sueños,
por confiar y creer en nuestros ideales, por los consejos, valores y principios que
nos han inculcado.

Tabla de contenido

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO	3
ÍNDICE DE TABLAS	5
RESUMEN	7
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO II. METODOLOGÍA	15
CAPÍTULO III. RESULTADOS	23
CAPÍTULO IV. CONCLUSIONES	38
REFERENCIAS	40

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Campos de clasificación de artículos-----	16
Tabla 2 Continuación de campos de clasificación de artículos-----	16
Tabla 3 Estructura PICO de pregunta problema-----	19
Tabla 4 Estructura PICO de Problema específico 1-----	20
Tabla 5 Estructura PICO de Problema específico 2-----	20
Tabla 6 Estructura PICO de Problema específico 3-----	21
Tabla 7 Estructura PICO de Problema específico 4-----	22

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Selección de artículos de investigación	34
Figura 2 Base de datos analizados	35
Figura 3 Publicación de artículos por país.	36
Figura 4 Publicación de artículos por año	37

RESUMEN

Debido a la alta competitividad en la industria aeronáutica comercial a nivel mundial y la falta de estudios realizados referente al tema en Latinoamérica se llevó a cabo el presente estudio a fin de analizar la evolución de la industria aeronáutica comercial en los países Francia, España, Portugal y Países Bajos y aporte información a nivel académico y/o comercial revisando información de artículos obtenidos de fuentes tales como: Scielo, Doaj, Redalyc que contengan información acerca de la industria mencionada en los países que fueron seleccionados para el estudio: Francia, España, Portugal y Países Bajos desarrollados entre los años 2008 al 2018, dichos artículos fueron escogidos para el desarrollo del presente estudio con el objetivo de responder la problemática planteada sobre la industria aerocomercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos en la década del 2008 al 2018 refiriéndose a la industria según el espacio y tiempo determinados, en el cual se analizó que la industria ha presentado grandes cambios a raíz de la aparición de las aerolíneas de bajo costo generando alta competitividad entre las aerolíneas tradicionales y de bajo costo generando que las empresas realicen cambios en sus operaciones a fin de cubrir la demanda del transporte aéreo de pasajeros.

PALABRAS CLAVES: Aviation, aeronautics, airlines, industry, Europe, aerocomercial.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad la Unión Europea está integrada por 28 países de cuales el presente estudio se enfoca en cuatro de ellos Francia, España, Portugal y Países Bajos (European Union, 2018), estos países se comunican a través de diferentes medios de transporte, destacando la aviación como la industria que contribuye con EUR300 millones aproximadamente o el 2.1% del PBI europeo, con una proyección de crecimiento anual del 5% hasta el 2030 teniendo en consideración la actual crisis económica (European Commission, 2010).

La industria de la aviación en Francia es un sector que genera importantes ingresos en la economía, en el 2016 registro una facturación de EUR60,4 mil millones (4.1% más en comparación con el 2015), de los cuales el 78% corresponde a la aviación civil realizando un aporte importante en la balanza comercial francesa del 2016 (Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, 2017). Francia cuenta con aeropuertos de alto tráfico aéreo como el París-Charles de Gaulle en donde una de las aerolíneas más importantes del país, Air France conecta a todos los continentes de forma directa o en asociación con otras compañías a través de las alianzas globales, según The World Bank Group (WBG) los pasajeros transportados en un transporte aéreo incremento en el año 2017 a 68,316,473 personas aproximadamente, en comparación con el año 2016 de 65,362,743 personas aproximadamente (The World Bank Group, 2019). Sin embargo, Francia en el año 2009 registró una demanda decreciente a consecuencia de la crisis financiera que afecto la economía a nivel mundial (European Parliament, 2009), en el año 2014 la industria sufre otro baja con la huelga organizada por el

sindicato de pilos que paralizó la aviación por dos semanas aproximadamente reduciendo los vuelos y afectando la industria (Centre for Aviation, 2019).

En España el número de pasajeros en vuelos comerciales en el mercado aéreo español creció en el año 2018 con 193.6 millones de pasajeros, esto representa un incremento de 4.8% con respecto al año 2017 con 184.7 millones de pasajeros representando un avance positivo para el país en esta industria, siendo el mercado de la Unión Europea importante para España, sin embargo, en el año 2014 España registró una reducción en el tránsito de pasajeros, el más bajo de la última década a consecuencia de la crisis económica y el ingreso de las aerolíneas de bajos costos (Ministerio de Fomento, 2018).

La industria de la aviación en Portugal está en constante crecimiento desde el año 2009 en el cual reportó una baja demanda con a consecuencia de la crisis financiera, situación que afecto a todos los países, recuperando el mercado en el año 2010 hasta la actualidad (The World Bank Group, 2019). La aviación comercial está asociada al turismo, ambos sectores tienen un aporte importante en el PBI del país, en el año 2016 contribuyó con EUR30.8bn, superado en el año 2017 con EUR33.5bn (World Travel & Tourism Council , 2018). Participando en estos aportes la aerolínea TAP Air Portugal la más grande y representativa del país con rutas nacionales frecuentadas de Lisboa-Oporto y en las rutas internacionales a España como mercado preferencia (Airline Network News and Analysis, 2018).

El aeropuerto de Schiphol de Ámsterdam es el más importante en Países Bajos de alto tráfico aéreo, que en el 2018 llegó a 71 millones de pasajeros superando a los 68.4 millones del

año anterior, este incremento también se replicó en los aeropuertos nacionales (Aeropuerto de Eindhoven, Aeropuerto de Rotterdam La Haya, Aeropuerto de Groningen Eelde y Aeropuerto de Maastricht Aachen) que registraron 8.6 millones de pasajeros en el 2018, superando al 2017 en donde se registró 7.8 millones (Statistics Netherlands, 2019). La industria de la aviación comercial en Países Bajos ha estado en constante aumento desde el año 2009 en donde registro una contracción en la demanda a consecuencia de la crisis financiera (European Parliament, 2009).

La industria de la aviación en los países mencionados inicia con las rutas aéreas monopolizadas por las grandes empresas que operaban su red interna bajo acuerdos bilaterales celebrados por sus respectivos Estados, en el año de 1980 se inició la liberación gradual de la aviación (Burghowt, Mendes de Leon, & De Witt, 2015). Esta liberación se realizó en tres paquetes sucesivos de medidas adoptadas por la UE, licencias de los transportistas aéreos, acceso al mercado y tarifas, eliminado de esta forma las barreras que limitaban los mercados e impedía la inversión de las aerolíneas europeas (European Commission, 2010).

Esta liberación ha permitido el crecimiento económico en esta industria sin embargo, en la última década, las tasas de crecimiento en esta industria fueron bastantes inusuales con una pausa durante casi nueve años entre el 2009 y el 2017, los números de vuelos descendieron por diferentes factores como la crisis económica, tensiones geopolíticas fuera de Europa, el alza de precios del petróleo y ataques terroristas, sin embargo este estancamiento de la industria de la aviación no se dio en todos los países de Europa, países ubicado en la parte oriental de Europa,

lograron un crecimiento de tasas superiores del 3% por año, mientras que los estados ubicados en el sur de Europa como Francia, España y Portugal registraron tasas de crecimiento por debajo del 1% y en los estados del norte del Europa se estancó. Es así como las aerolíneas se ven obligadas a cambiar su forma de operar para adaptarse al cambio con el objetivo de mantenerse en el mercado, con mayor dependencia de los ingresos auxiliares, reestructuración, racionalización de flotas, reducción de costos (en su mayoría gracias al avance tecnológico), aumento de competencia y adaptación al cliente, nuevas estrategias de precios, mayor conectividad, y otros (European Organisation for the Safety of Air Navigation, 2018).

Es en este proceso de adaptación que surgen los servicios de low cost carriers (LCCs), quienes proporcionan dinamismo y crecimiento a la industria en esta década, los LCCs tienen ingresos en los principales aeropuertos y en la actualidad están ingresando a las rutas largas proporcionando nueva conectividad de Hub para larga distancia creando una nueva demanda y colocando en una situación de riesgo a las empresas tradicionales full-service carriers (FSCs), con la reducción de sus usuarios (European Organisation for the Safety of Air Navigation, 2018).

Dado el crecimiento de la industria aeronáutica; la UE a la cual pertenecen los países de estudio, tiene como ambición en el sector aviación llegar a alcanzar el primer nivel. Tienen de conocimiento que una de las razones que no pueden variar son las tasas aeroportuarias siendo una de las observaciones más frecuentes en las propuestas de mejora para la industria en el continente, a su vez la alianza Aerolíneas para Europa (A4E) tiene entre sus denuncias el alto precio en las tasas aeroportuarias y se unieron con el fin de proteger y defender los intereses de

las aerolíneas nacionales e internacionales frente a los altos costos (Savia Amadeus, 2017). Gracias al acuerdo de cielos abiertos, celebrado en el año 2010 entre los miembros de la UE y EEUU el cual permitiría crecimiento en la industria debido al acceso a territorios internacionales creando la apertura de espacios aéreos con la expectativa de generación económica de más de 12 mil millones de euros y alrededor de 80 mil puestos de empleo. Además, en dicho acuerdo se consideran temas como la conservación del medio ambiente, seguridad, competencia y temas legales. Este momento fue esperado por la UE a fin de eliminar barreras en el sector de aviación, asimismo considera incentivos para promover a la modificación de las reformas estadounidenses de permitir la inversión extranjera, en este caso participación de los inversionistas de la UE con las aerolíneas estadounidenses y viceversa (European Commission, 2010).

Según información de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), quienes concentran más del 80% de aerolíneas a nivel mundial, se presentarán obstáculos en la aviación europea los cuáles deben ser enfrentados para el avance positivo de la industria, entre ellos el aumento de pasajeros que se estima duplicar los alcanzados hasta el año 2018 lo cual requerirá una reestructuración de la disponibilidad de vuelos entre los países de la UE entre ellos los más afectados serían Alemania y Francia. Dentro de las acciones a tomar se espera una coordinación entre los gobiernos de los diferentes países para mejorar las conexiones entre ellos. La intervención de los gobiernos es un aporte importante que se espera para poder superar los problemas fuertes que atraviesa el transporte aéreo y a su vez promover la competitividad de las aerolíneas. Las causas más resaltantes que generan la congestión aérea europea son altos

impuestos, gastos excesivos, gestión ineficiente y la falta de infraestructura para albergar el alto tráfico existente (Europa Press, 2018).

La aviación comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos es una industria importante, que está en constante cambios desde la liberación, motivo por el cual se realiza la presente revisión sistemática en la que se analiza la información recopilada a través de los artículos que contribuyen a responder la pregunta problema ¿Cómo ha evolucionado la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos desde el periodo 2008 hasta el 2018?, teniendo como problemas específicos los siguientes a) ¿De qué tratan los artículos sobre la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos?, b) ¿Cuántas son las bases de datos consultadas que publicaron artículos de la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años?, c) ¿Cuáles son los países que tienen mayores publicaciones con respecto a la industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos?, d) ¿En qué año se ha publicado más artículos sobre la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años?.

El objetivo general de la presente revisión sistemática es: Analizar la evolución de la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos durante el periodo del 2008 al 2018 y como objetivos específicos de identificaron los siguientes a) Investigar de qué tratan los artículos sobre la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos , b) Identificar cuántas son las bases de datos que publicaron artículos de la

industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años, c) Examinar cuáles son los países que tienen mayor publicaciones con respecto a la industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos, d) Conocer cuáles años en que se han publicado más artículos sobre la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años.

CAPÍTULO II. METODOLOGÍA

La presente Revisión Sistemática, tiene como base la revisión de artículos científicos relacionados a la evolución de la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos durante el periodo del 2008 al 2018, organizando la información de mayor relevancia que responda la pregunta problema formulada ¿Cómo ha evolucionado la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos desde el periodo del 2008 al 2018?

Para realizar la presente revisión sistemática, fueron utilizados los siguientes criterios de selección de artículos 1) El periodo de tiempo, los artículos científicos publicados en el periodo del 2008 al 2018 para delimitar la información en el estudio, 2) Los países, porque el presente documento se basa en la evolución de la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos, delimitando el espacio en el estudio, 3) Las palabras claves o Keywords, utilizadas para obtener información precisa referente al tema delimitando y optimizando la búsqueda, estas fueron Aviation, aeronautics, airlines, industry, Europe, aerocomercial, 4) El idioma, el presente estudio está enfocado en Francia, España, Portugal y Países Bajos, por lo tanto el idioma que predominante en la búsqueda de información fue el inglés, seguido del español , 5) Las bases de datos, la información obtenida para el desarrollo de la investigación es importante y de origen científico, razón por la cual los artículos fueron buscados en Scielo, Redalyc, Doaj, y 6) Se excluyeron del análisis los siguientes casos: no

corresponden al periodo y espacio de estudio, que no se refieren a la industria de aviación comercial y que no responde a la pregunta problema.

Para la organización de los artículos encontrados se creó un banco de datos en formato Excel denominada Matriz de artículos, en donde se ingresaron los artículos seleccionados y a cada uno de ellos, se extrajo la siguiente información: nombres y apellido de los autores, el título del artículo científico, año de publicación, el nombre de la revista en la cual se publicó, la base de datos de donde se ha obtenido el artículo, el resumen del artículo, las palabras claves utilizadas por los autores y el país de publicación de los artículos como se muestra en la Tabla 1 y Tabla 2. Finalmente se construyeron tablas de sistematización con los campos antes señalados lo que permitió realizar un análisis comparativo entre los diversos artículos definiendo la inclusión o exclusión en el desarrollo de la Revisión Sistemática.

Tabla 1

Campos de clasificación de artículos

Autores	Título	Año	Revista de publicación	Base de dato	Resumen	Palabras claves	Tópico 1
---------	--------	-----	------------------------	--------------	---------	-----------------	----------

Detalle correspondiente de la matriz de artículos

Tabla 2

Continuación de campos de clasificación de artículos

Tópico 2	Tipo de estudio	Enfoque metodológico	Variables	Instrumentos	Motivos de exclusión	Motivos de inclusión	País
----------	-----------------	----------------------	-----------	--------------	----------------------	----------------------	------

Detalle correspondiente de la matriz de artículos, continuación de tabla 1

El proceso de selección en la matriz de artículos acorde a la estructura planteada en las tablas 1 y 2, se encontró lo siguiente:

1.- Doaj

- Cantidad de Artículos : 15
- Incluidos : 7
- Excluidos : 8
- Palabras claves : aviation in Europe, aeronautics in Europe, airlines industry in Europe
- Idioma : inglés
- Años : 2010-2013-2014-2015-2016-2017-2018
- País de publicación : España, Francia, Lituania, Polonia, Polonia, Portugal, Rumania, Rumania, Rusia, Serbia, Turquía.

2.- Redalyc

- Cantidad de Artículos : 5
- Incluidos : 2
- Excluidos : 3
- Palabras claves : Airlines industry, aerolíneas en Europa, aeronáutica, aerocomercial
- Idioma : español, portugués
- Años : 2005-2009-2011-2012-2014
- País de publicación : España

3.- Scielo

- Cantidad de Artículos : 20
- Incluidos : 2
- Excluidos : 18
- Palabras claves : aeronáutica, industria aeronáutica europea, aerocomercial, aerolíneas.
- Idioma : español, inglés
- Años : 2005-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018
- País de publicación : Argentina, Brasil, Colombia, España, México, Portugal, Uruguay

Estructura de pregunta Pico planteada para esta revisión sistemática tiene como finalidad brindar respuesta a la pregunta problema, problemas específicos, objetivo general y a los objetivos específicos.

Tabla 3

Estructura PICO de pregunta problema

¿Cómo ha evolucionado la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos desde el periodo 2008 hasta el 2018?

P	I	C	O
Industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos	Evolución de la industria aeronáutica comercial en los últimos diez años (2008-2018).	Ámbitos de evolución de la industria aeronáutica comercial en el entorno político, económico y comercial.	Analizar la evolución de la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos

La presente estructura está orientada a la industria aeronáutica comercial de los países de Francia, España, Portugal y Países Bajos en el periodo del 2008 al 2018 en el cual se analiza la evolución de la industria en los entornos políticos, económico y comercial.

Tabla 4

Estructura PICO de Problema específico 1

¿De qué tratan los artículos sobre la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos?

P	I	C	O
Doaj Redalyc Scielo	Artículos científicos de la industria aeronáutica comercial del 2008 al 2018	Artículos orientados al desarrollo de la industria aeronáutica comercial en aspectos económico, político y comercial.	Evaluar los artículos científicos realizados a la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos.

La presente estructura brinda información acerca de los temas publicados en los artículos relacionados a la industria aeronáutica comercial en Europa.

Tabla 5

Estructura PICO de Problema específico 2

¿Cuántas son las bases de datos consultadas que publicaron artículos de la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años?

P	I	C	O
Doaj Redalyc Scielo	Artículos científicos de la industria aeronáutica comercial en el periodo del 2005 al 2018.	Artículos comprendidos entre los años 2008 y 2018.	Analizar los artículos del periodo 2008 al 2018 de la industria aeronáutica comercial.

La presente estructura identifica las principales bases de datos en donde se han encontrado los artículos científicos realizados a la industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años (2008-2018).

Tabla 6 *Estructura PICO de Problema específico 3*

¿Cuáles son los países que tienen mayores publicaciones con respecto a la industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos?

P	I	C	O
España, Lituania, Rumania, México, Francia, Serbia, Uruguay	Brasil, Portugal, Colombia, Polonia, Rusia, Turquía y Países Bajos.	Información que aportan los artículos referente a la industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos.	Países que publicaron información referente a la industria aeronáutica comercial de Francia, España Portugal y Países Bajos. Artículos incluidos de los siguientes países España, Brasil, Lituania, Portugal, Rumania, Colombia, Polonia, Francia y Serbia.

La presente estructura brinda información de los países que han publicaron sobre la industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos.

Tabla 7

Estructura PICO de Problema específico 4

¿En qué año se ha publicado más artículos sobre la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años?

P	I	C	O
Los siguientes años: 2005, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018	Artículos científicos del 2008 al 2018 que han publicado información del industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos.	Artículos científicos que no estén dentro del periodo (2008-2018) y que no hablen de la industria en estudio	Identificar los años que tengan mayor número de publicaciones de la industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos.

La presente estructura brinda información de los años con mayor número de publicaciones sobre la industria aeronáutica comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos.

CAPÍTULO III. RESULTADOS

El resultado de la investigación en la presente revisión sistemática permite conocer las dificultades y ventajas que se han presentado en los últimos 10 años en la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos.:

Nº	Estado	Título	País de publicación	Año
1	Incluido	Low-cost Airlines in Europe: Network Structures After the Enlargement of the European Union	Serbia	2010
2	Incluido	La formación de la lealtad de un cliente de una compañía aérea: diferencias entre aerolíneas tradicionales y de bajo coste	España	2011
3	Incluido	Impacto económico del gasto turístico: compañías de bajo coste versus tradicionales	España	2012
4	Incluido	La inclusión de la aviación en el esquema europeo de comercio de carbono	Brasil	2013
5	Incluido	Flying from Europe to the Algarve: The geographical impacts of the growth of low-cost carriers (1996-2013)	Portugal	2015
6	Incluido	Single European Sky – the transformation of the aviation industry based on the dynamic capabilities	Rumania	2015
7	Incluido	The Development of Low-Cost Airlines and Tourism as a Competitiveness Complementor: Effects, Evolution and Strategies	Portugal	2015
8	Incluido	Effectiveness of National Airlines in Europe – the DEA Approach	Polonia	2016
9	Incluido	Do regional airlines in Eastern Europe have the right to survive in the European single sky environment?	Lituania	2017

10	Incluido	¿Cuánto cuesta el personal según el tipo de aerolínea y su ubicación geográfica en Europa? Un análisis comparativo	Colombia	2017
11	Incluido	Aviation market in Poland in 2000-2017	Francia	2018
12	Excluido	Alianza summa : una aproximación desde la teoría de la organización industrial	Colombia	2005
13	Excluido	El nuevo modelo aeroportuario europeo: más competencia, mejor regulación	España	2005
14	Excluido	Estrategias de Crecimiento Internacional basadas en Alianzas Globales	España	2009
15	Excluido	Systems integration model in the aerospace industry: motivating factors	Brasil	2011
16	Excluido	El mercado de transporte aéreo: lecciones de política de una revisión de la literatura	Brasil	2012
17	Excluido	Considering Competition to Solve a Flight Schedule and Aircraft Routing Problem for Small Airlines	México	2012
18	Excluido	Relationship between type of airline and wage of pilots in Europe	Lituania	2013
19	Excluido	The potentialities of Chinese airline market for Lisbon international airport: empirical modeling analysis	Portugal	2014
20	Excluido	A operação das companhias aéreas nos aeroportos hub & spoke e nas bases operacionais	España	2014
21	Excluido	Tourist Intensity in Capital Cities in Central Europe: Comparative Analysis of Tourism in Prague, Vienna and Budapest.	Polonia	2014
22	Excluido	Study of the full-service and low-cost carriers network configuration	España	2014

23	Excluido	Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México.	México	2015
24	Excluido	Innovation in the air cargo sector : case studies of Estonia and Poland.	Lituania	2015
25	Excluido	European transport network effects on regional geography.	Rusia	2015
26	Excluido	Supply chain features of the aerospace industry.	Rumania	2015
27	Excluido	¿Qué tipo de promoción de ventas online prefiere el usuario de aerolíneas? Análisis del efecto moderador del nivel de experiencia online.	España	2015
28	Excluido	The role air transport in the development of interntional tourism .	Turquía	2016
29	Excluido	Cooperation Forms in the Aeronautics Industry.	Rumania	2016
30	Excluido	El rol del transporte aéreo y el turismo en la región Litoral Argentina.	Uruguay	2018
31	Excluido	Conocimiento Patentado e Indicadores Económicos: El Caso de la Industria Aeronáutica Mexicana.	Colombia	2017
32	Excluido	Capacidades tecnológicas y organizacionales de las empresas mexicanas participantes en la cadena de valor de la industria aeronáutica.	México	2017
33	Excluido	El papel del Aeroclub de Brasil en la construcción de una política nacional de aviación brasileña (1911-1972)	Brasil	2017
34	Excluido	Reforma policial y profesionalización en seguridad aeroportuaria (2005-2015).	Argentina	2017

35	Excluido	Incidencia de los trastornos mentales en los profesionales de la aeronáutica civil y militar (1983-2014). Un estudio descriptivo y consideraciones preventivas sobre la seguridad aérea.	España	2016
36	Excluido	Las infraestructuras aeroportuarias: tipo de propiedad y su relación con la eficiencia.	Colombia	2015
37	Excluido	Estresores laborales y bienestar en el trabajo en personal aeronáutico de cabina	España	2015
38	Excluido	Demostración de resultado económico: Percepción del comando de la aeronáutica del Brasil.	Brasil	2014
39	Excluido	Optimización en la programación de montajes en la industria aeronáutica	Brasil	2013
40	Excluido	Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado y la lógica de la política económica peronista.	Argentina	2012

De los artículos revisados se analizaron aquellos que aportan con la respuesta a la pregunta problema:

Con la liberación de la aviación comercial, surgieron nuevas oportunidades de negocios para las aerolíneas, es así como ingresa al mercado las aerolíneas del LCC (low cost), ofreciendo precios bajos para el servicio del transporte al hombre de negocios y principalmente a los turistas porque se amplían las rutas llegando a nuevos destinos, impulsando el turismo en Portugal, con mejores paquetes turísticos permitiendo a los usuarios planificar sus viajes con más frecuencias, en otros casos los turistas optan por comprar propiedades que les permita pasar mayor tiempo

en sus lugares preferidos de vacaciones. De esta manera la aviación comercial influye en el turismo a través de los precios bajos y con coberturas a nuevos destinos brindando nuevas alternativas a los usuarios (Ramos & Izquierdo, 2015).

Las aerolíneas en Europa según su ubicación se dividen en aerolíneas de Europa del Este y aerolíneas de Europa Occidental en donde se ubican Francia, España, Portugal y Países Bajos, existiendo diferencias entre ambas con respecto a los ingresos que perciben en este negocio. Las aerolíneas de Europa del Este (la mayoría de ellas son regionales) compiten constantemente por captar más pasajeros que provienen de sus mismas regiones, por lo tanto, tiene que ofrecer precios más bajos, pero esto repercute en bajos márgenes de ganancia, en comparación con las aerolíneas de Europa Occidental (base del low cost); obtiene mejores ingresos debido a que son operadores nacionales, preferidos por los usuarios. Las aerolíneas de Europa del Este para continuar en el mercado necesitan encontrar capital que no espere retorno, los brindados por los gobiernos regionales, como una opción, en adicional tienen que diseñar un plan de negocios sólido y con fondos suficientes para mantenerse en el mercado, las aerolíneas regionales pueden tener un futuro sostenible a partir de una base de costos más baja y la capacidad de ofrecer vuelos para aerolíneas más grandes que capitalicen sus gastos generales más bajos (Kukemelk, 2017).

La aviación europea es una industria que ha cambiado a consecuencia de la liberación, extensión del mercado y el convenio de Schengen firmado por veintidós países de la Unión Europea dentro de los cuales esta Francia, España, Portugal y Países Bajos, mejorado la oferta

e incrementando la demanda, el proceso de internacionalización y globalización ha aumentado la movilidad de bienes y la movilidad de viajeros de negocios, el cambio en los gustos y preferencias de los turistas se ve reflejado en el incremento de la demanda por las aerolíneas de low cost, seleccionado este servicio porque les brinda lo que necesitan para su viaje, dejando de lado los otros servicios que proporcionan las aerolíneas tradicionales. Estos cambios proporcionan mayores ingresos a este modelo de negocio, pero también existen riesgos como las fluctuaciones de la demanda, incertidumbre de las fechas de salida y destino del viajero, la capacidad de sus naves es limitada, ante esta situación las empresas han adoptado técnicas como la de “Gestión de Ingresos”, que les ayude a predecir el comportamiento del consumidor. Las aerolíneas han incrementado con el transcurso de los años siendo las más representativas en el mercado europeo Lufthansa, International Airlines Group (anteriormente British Airways) y Air France / KLM, con una importante participación de mercado, especialmente en rutas de larga distancia (Caban, Ignaciuk, Stopka, & Zarajczyk, 2018).

Dentro de la Unión Europea el transporte aéreo cumple un rol importante aportando a la economía y debido a la creciente actividad en el mercado se estima que en los próximos 10 años la se triplique el tráfico aéreo. La gestión del tránsito aéreo en la UE está bajo el control de entidades nacionales con quienes se presenta diversos problemas financieros, además de existir un monopolio de servicios en la industria. Para mejorar las operaciones la UE implementó el Cielo Único Europeo con objetivos a largo plazo que permitan aumentar la capacidad del espacio aéreo, mejorar la seguridad, reducción de costos en servicios a los pasajeros y reducir

el impacto con el medio ambiente. Sin embargo, actualmente aún se presentan problemas económicos debido a sobre costos, emisiones de carbono. Por tal motivo se trabaja para una nueva propuesta que mejore la seguridad y control en el transporte aéreo a fin de evitar problemas en la economía y generación de empleos. Siendo un proyecto ambicioso el Cielo Único Europeo se debe trabajar en las reformas que permitan mejorar la industria (Hartman & Boscoianu, 2015).

Se analiza el caso que surge luego de entrar en vigencia la norma que especifica que cualquier avión comercial con operaciones dentro de la Unión Europea ya sea de salida o destino deben cumplir las obligaciones del Esquema Europeo de Comercio de Emisiones de carbono (EU ETS). Dicha medida se tomó debido al incumplimiento de otros países de tomar medidas para evitar gases de efecto invernadero, ello generó que muchos estados y empresas de aéreas se muestren en contra ya que iría en contra del principio de soberanía. El análisis fue promovido por el proceso iniciado por la Asociación de Transporte Aéreo de América y las compañías American Airlines, Continental Airlines y United Airlines en contra de la medida a acatar en la Unión Europea, dentro de las intenciones de otros países como en el caso de Estados Unidos era lograr el diálogo con la UE a fin de encontrar una alternativa de solución global y no unilateral resaltando los tratados firmados por la UE entre ellos el de cielos abiertos. A pesar de la suspensión de dicha política la UE logro éxito al mostrar su preocupación y tratar de enfrentar el problema del calentamiento ante la falta de voluntad de otros países (Korber, 2013).

Iniciando el ingreso de las aerolíneas de bajo costo es Europa, posterior a sus inicios en Estados Unidos, las aerolíneas tradicionales se han visto obligadas a reestructurar sus tarifas, costos y gastos a fin de mantener las operaciones en el mercado debido a su rápido crecimiento el cual actualmente es a nivel mundial, una de las características resaltantes de las aerolíneas tradicionales es que ellas son parte de alianzas estratégicas las cuales les permiten brindar servicios con más vuelos, servicios de primera clase, fidelizar a los clientes y brindar mejor calidad en comparación con las aerolíneas de bajo costo. Los puntos a modificar en los costos, lo más importante es las aerolíneas tradicionales son el combustible y el personal de trabajo. Se realizó el estudio para identificar la relación entre la zona geográfica considerando Europa occidental, Europa del este, Reino Unido y países nórdicos, se identificó que los salarios más altos estaban en la zona occidental, la zona este destaca por tener los sueldos más bajos, en los países Nórdicos el salario es alto debido a los costos altos de operaciones mientras que en Reino Unido los salarios son de nivel medio. Sin embargo, se concluye en que no hay una conclusión directa entre aerolínea y zona geográfica ya que depende de diferentes factores como la cantidad de trabajadores y sus funciones para determinar el nivel de salario. Asimismo, se destaca que las empresas de bajo costo tienen menores costos en el personal a bordo comparado con las tradicionales (Ginieis, Sánchez, & Campa, 2017).

El crecimiento del mercado de aviación comercial en Europa ha dado lugar a la aparición de nuevas estrategias en la industria para el alcance de sus objetivos a largo plazo, dentro de ellos la intención es atender la demanda de rutas, disponibilidad, frecuencia y precios. El

crecimiento de la industria aerocomercial se debe al ingreso de las aerolíneas de bajo costo que permiten viajes de tramos cortos a precios competitivos, ello ha permitido el crecimiento del turismo en Europa, a su vez se mantiene la presencia de las aerolíneas tradicionales quienes manejan los vuelos de distancias más largas e internacionales, sin embargo, son este tipo de aerolíneas quienes aportan más al PBI del continente. El ingreso de las aerolíneas de bajo costo hizo que las aerolíneas tradicionales modifiquen su tipo de operaciones, el mayor porcentaje de aerolíneas de bajo costo se concentran en Reino Unido, España, Alemania e Italia. En España se analizó que de las razones del aumento de los ingresos en la industria se debe a la reducción de los costos en vuelos domésticos y el incremento en la disponibilidad de los tramos, asimismo las aerolíneas de bajo costo permitieron que los turistas cambien sus viajes por más y carretera a aéreo (Puertas, Martí, & Calafat, 2012).

De acuerdo con los antecedentes de las empresas de aerolíneas de ser iniciadoras de la fidelización con a los clientes, se realizó un análisis de la medición de la satisfacción y lealtad en la industria europea entre aerolíneas tradicionales y las de bajo costo, considerando la aparición de las empresas de bajo costo que han tenido un fuerte impacto en el mercado europeo logrando la preferencia de un gran número de usuarios, sin embargo existen otros usuarios que mantienen su preferencia por las aerolíneas tradicionales, lo que se pretende realizar con el estudio es identificar las razones que impulsan a la preferencia de cada una de ellas. Se realizó un estudio cualitativo y cuantitativo a través de entrevistas llevadas a cabo en los aeropuertos a personas mayores de 18 años que hayan hecho uso del servicio de aerolíneas de bajo costo y de

las tradicionales, del cual se concluye en que la satisfacción en una de los motivos para alcanzar la lealtad del cliente siendo resaltante en el estudio orientado a las aerolíneas tradicionales mientras que para las aerolíneas low cost se requieren otras características como la confianza para generar la recomendación por parte de los clientes (Forgas, Moliner, Sánchez, & Palau, 2011).

El ingreso de las nuevas aerolíneas de Low-Cost Carriers (LCCs) con el transcurso del tiempo han ganado una importante y representativa cuota del mercado, después de la liberación de la aviación comercial en Europa, desplazando Full Service Network Carriers (FSNCs). Las nuevas innovaciones aplicadas por las LCCs como la gestión del rendimiento, la venta de entradas a través de Internet, transferencia de punto a punto, etc, han logrado captar a un importante segmento del mercado con aspectos básicos como clase, alta densidad de asientos, no hay catering abordo, uso de aeropuertos secundarios, sin conexiones, etc. Estas características básicas de los LCCs no han cambiado significativamente desde sus inicios en el 2004 a la actualidad, sin embargo, el número de destinos aumentó, predominando la estructura de red tránsito de Norte a Sur por los turistas, la red de Oeste a Este en donde predominan los LCCs fundados en el este y la tercera red mixta que combina el Norte con el Sur y el Oeste con el Este, rutas desarrolladas por los mayores representantes del LCCs europeos Ryanair y EasyJet (Gábor, 2014).

En el presente estudio se analiza la influencia que tiene el turismo para la industria aérea comercial, teniendo en cuenta que actualmente el transporte aéreo es el que permite la

globalización en todos los aspectos y destaca en comparación con el transporte marítimo y terrestre. El crecimiento de turismo a nivel mundial promueve a las empresas aéreas a realizar cambios de estrategias comerciales para su desarrollo y competitividad, de ello resultan las alianzas estratégicas y la aparición de aerolíneas de bajo costo. Asimismo, se analiza que en los próximos años las empresas aéreas aplicarán los cambios y/o ajustes en precios dado el impacto que tiene la industria en la economía de un país, se deberá contar con un sistema eficiente que permita cubrir las distancias largas que aseguren el acceso de pasajeros entre las principales ciudades, además considerar el aporte político para las leyes entre la industria y los aeropuertos. Se conoce que el aumento de los viajes se debe a la reducción de precios con la aparición de las aerolíneas de bajo costo (Moreno, Ramon, & Pedreño, 2015).

El mercado de aerolíneas en Europa se ha vuelto altamente competitivo desde la aparición de las aerolíneas de bajo costo producto de la liberación. Sin embargo, las aerolíneas europeas que no son parte de la Unión Europea tienen que brindar operaciones con competencia internacional ya que no se benefician de pactos realizados por estar fuera del territorio. Debido al gran aporte que tiene la industria sobre la economía, se realizó un estudio para verificar la efectividad de las aerolíneas en los diferentes aeropuertos europeos utilizando una metodología denominada DEA en la cual se evalúa de manera cuantitativa la eficiencia de diferentes entidades ya sea pública o privada, concluyendo en que la eficacia de la industria recae en las aerolíneas bandera que movilizan un alto volumen de pasajeros y tienen mayor cantidad de

conexiones de los vuelos brindando así mayor aporte en la economía del país a través de esta industria (Żóltaszek & Pisarek, 2016).

Continuando con el análisis de los resultados, se presenta los siguientes gráficos que aportan con información importante que contribuyen con el desarrollo a los problemas y objetivos específicos planteados en la presente revisión sistemática.



Figura 1. Selección de artículos de investigación

En la figura 1: De 40 artículos seleccionados, 11 de ellos representado por el 28% están incluidos porque cumplen con los requisitos de información para responder la pregunta problema y 72% correspondiente a 29 artículos, están excluidos porque no cumplen con lo requerido.

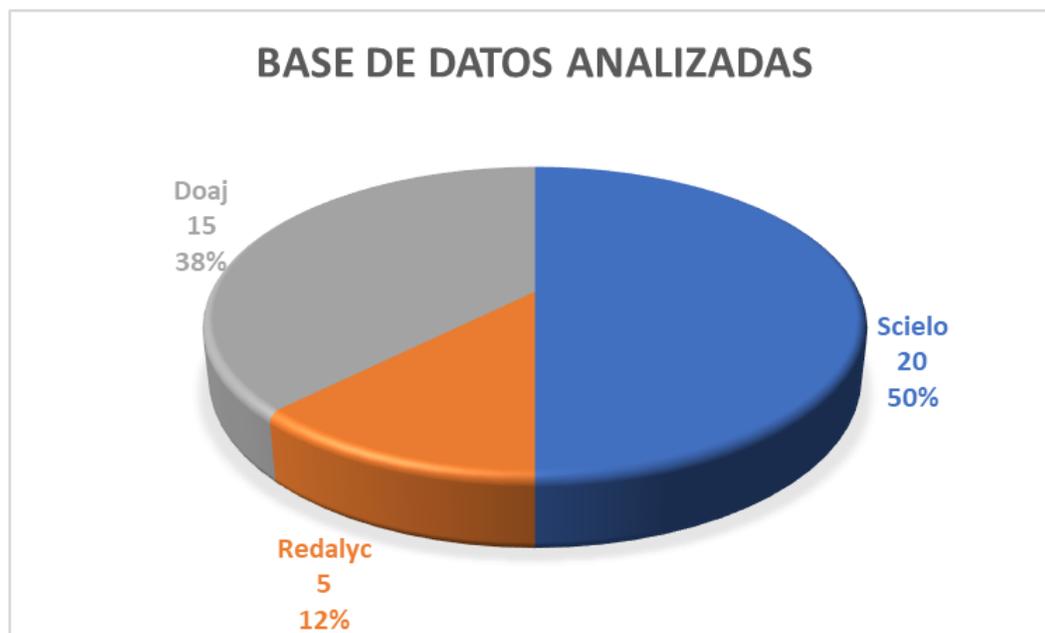


Figura 2 Base de datos analizados

En la figura 2: De las fuentes de búsqueda de información encontramos que el mayor porcentaje de artículos encontrados corresponde Scielo con 20 artículos que representa el 50%, seguido de Doaj con 15 artículos correspondientes al 38% y finalmente Redalyc con 5 artículos equivalente al 12%, que suman un total de 40 artículos

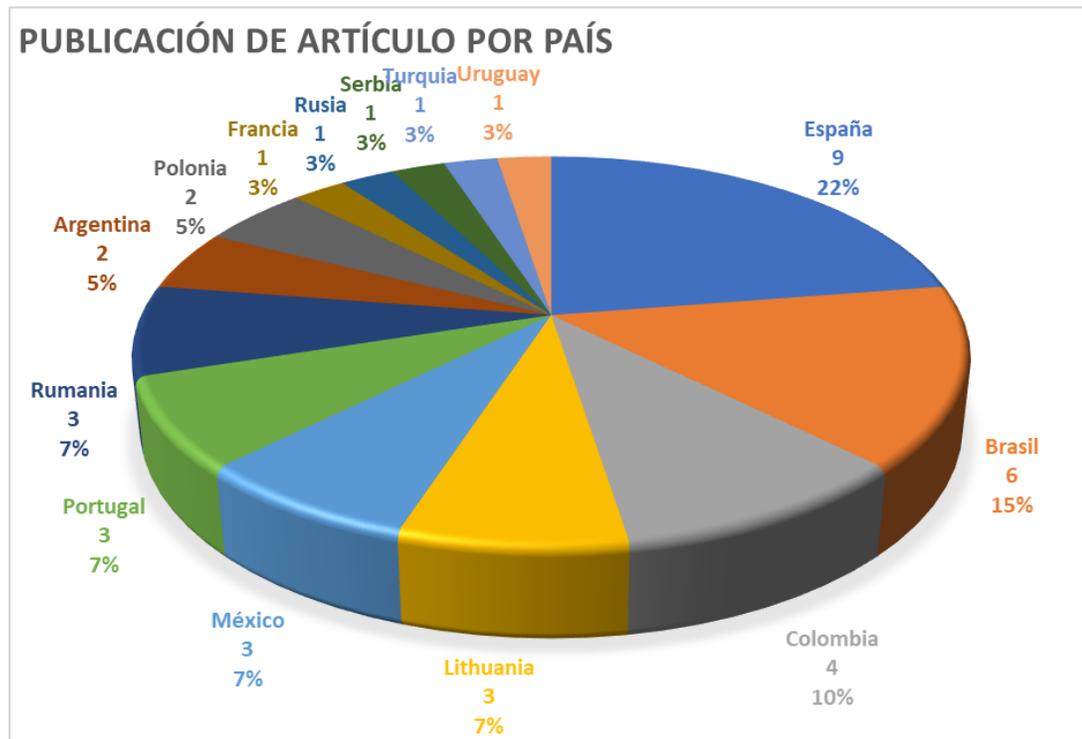


Figura 3 Publicación de artículos por país.

En la figura 3: El presente gráfico corresponde a la cantidad de artículos publicados por país referente a la industria aeronáutica comercial de un total de 13 países el mayor número de publicaciones provienen de España en un 22% con 9 artículos, Brasil 15% con 6 artículos, Colombia 10% con 4 artículos seguidos de Lituania, México, Portugal, Rumania 7% con 3 artículos cada país, Argentina y Polonia 5% con 2 artículos cada país y finalmente Francia, Rusia, Serbia, Turquía y Uruguay con el 3% correspondiente a 1 artículo por cada país.

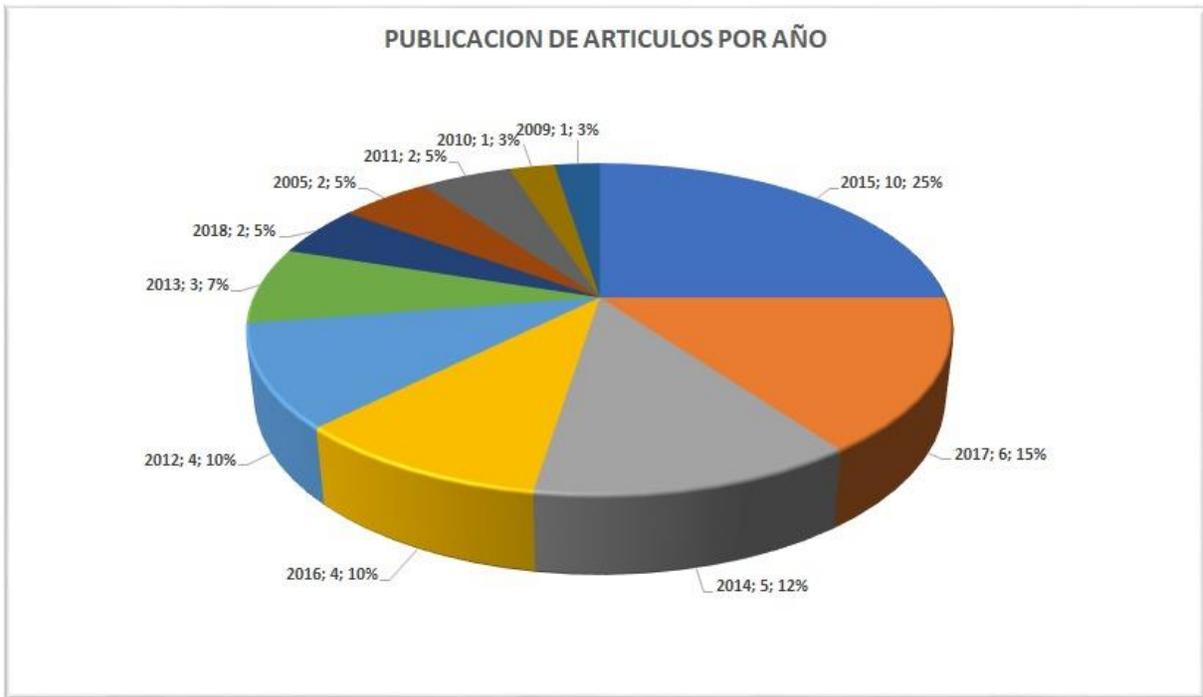


Figura 4 Publicación de artículos por año

En la figura 4: El presente gráfico corresponde a la cantidad de artículos publicados por año referente a la industria aeronáutica comercial en donde los más representativos fueron los años del 2015 con 25% correspondiente a 10 artículos, el año 2017 representado por el 15% con 6 artículos y el año 2014 con 12% correspondiente a 5 artículos.

CAPÍTULO IV. CONCLUSIONES

La revisión de la literatura científica realizada permite responder la problemática planteada: ¿Cómo ha evolucionado la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos desde el periodo 2008 hasta el 2018? identificando que el desarrollo de la industria aerocomercial en los países Francia, España, Portugal y Países Bajos presenta varios cambios debido al turismo, el crecimiento económico y la alta competitividad entre las aerolíneas. Adicionalmente se analizó ante las preguntas ¿De qué tratan los artículos sobre la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos? El crecimiento del turismo genera que las empresas aerocomerciales realicen cambios en sus operaciones partiendo desde la reducción de costos surgiendo así las aerolíneas low-cost generando alta competitividad con las aerolíneas tradicionales entre conexiones nacionales de pasajeros. La aviación comercial en Europa es una industria importante lo cual requiere también de mejoras en la infraestructura de los aeropuertos para atender la alta demanda de pasajeros debido al crecimiento turístico y el aporte al PBI que generan. La adaptación comercial de la industria analizada en el presente documento servirá de referencia para los países que se encuentren en proceso de reformas de sus políticas aerocomerciales. Además, se logró dar respuesta a los problemas específicos ¿Cuántas son las bases de datos consultadas que publicaron artículos de la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años? Se recurrió a información publicada en las fuentes Scielo, Redalyc y Doaj. ¿Cuáles son los países que tienen mayores publicaciones con respecto a la industria aeronáutica

comercial de Francia, España, Portugal y Países Bajos? Se identificó mayor cantidad de información en los países España, Brasil y Colombia. ¿En qué año se han publicado más artículos sobre la industria aeronáutica comercial en Francia, España, Portugal y Países Bajos en los últimos diez años? En el presente estudio se identificó mayor cantidad de información en los años 2014,2015 y 2017.

REFERENCIAS

- Airline Network News and Analysis. (18 de Abril de 2018). Airline Network News and Analysis. Obtenido de TAP Air Portugal ve un fuerte crecimiento en 2017; Lisboa-Oporto es la ruta más transitada, España es el principal mercado internacional: <https://www.anna.aero/2018/04/18/tap-air-portugal-sees-strong-growth-2017-lisbon-porto-busiest-route-spain-main-intentional-market/>
- Burghowt, G., Mendes de Leon, P., & De Witt, J. (January de 2015). International Transport Forum. Obtenido de EU Air Transport Liberalisation : <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201504.pdf>
- Caban, J., Ignaciuk, P., Stopka, O., & Zarajczyk, J. (2018). Aviation market in Poland in 2000-2017. MATEC Web of Conferences. doi:10.1051/mateconf/201823602002
- Centre for Aviation. (2019). Centre for Aviation. Obtenido de Air France-KLM 3Q operating profit tumbles due to pilot strike, but underlying trend is also down: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/air-france-klm-3q-operating-profit-tumbles-due-to-pilot-strike-but-underlying-trend-is-also-down-193980>
- Encyclopaedia Britannica Inc. (2019). History of flight Aviation. Obtenido de Encyclopaedia Britannica Inc: <https://www.britannica.com/technology/history-of-flight/The-first-airlines>
- Europa Press. (13 de Noviembre de 2018). La IATA avisa que la congestión aérea en Europa podría repetirse el próximo verano. Obtenido de Europa Press: <https://www.europapress.es/turismo/transportes/aerolineas/noticia-iata-avisa-congestion-aerea-europa-podria-repetirse-proximo-verano-20181113192858.html>
- European Commission. (25 de Marzo de 2010). Mobility and transport. Obtenido de Air: https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en

- European Organisation for the Safety of Air Navigation. (2018). Eurocontrol. Obtenido de European Aviation in 2040: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/challenges-of-growth-annex-1-25092018.pdf>
- European Parliament. (Octubre de 2009). European Parliament. Obtenido de The Impact of the Economic Crisis on the EU Air Transport Sector: <http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/200911/20091111ATT64267/20091111ATT64267EN.pdf>
- European Union. (12 de Julio de 2018). European Union. Obtenido de Países: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_en
- Forgas, S., Moliner, M., Sánchez, J., & Palau, R. (2011). La formación de la lealtad de un cliente de una compañía aérea: diferencias entre aerolíneas tradicionales y de bajo coste. *Cuadernos de Economía y Dirección de la Empresa*, 14(3), 162-172. doi:10.1016/j.cede.2011.02.005
- Gábor, D. (2014). Low-cost Airlines in Europe: Network Structures After the Enlargement of the European Union. *Geographica Pannonica*, 14(2), 49-58. Obtenido de <http://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/0354-8724/2010/0354-87241002049D.pdf>
- Ginieis, M., Sánchez, M., & Campa, F. (2017). ¿Cuánto cuesta el personal según el tipo de aerolínea y su ubicación geográfica en Europa? Un análisis comparativo. *Innovar*, 27(65). doi:10.15446/innovar.v27n65.65067
- Hartman, N., & Boscoianu, M. (2015). Single European Sky – the transformation of the aviation industry based on the dynamic capabilities. *INCAS Bulletin*, 7(1), 97-109. Obtenido de 10.13111/2066-8201.2015.7.1.9
- Korber, V. (2013). A inclusão da aviação no esquema europeu de comércio de carbono. *Ambiente & Sociedade*, 16(3). doi:10.1590/S1414-753X2013000300006
- Kukemelk, S. (2017). Do regional airlines in Eastern Europe have the right to survive in the European single sky environment? *Aviation*, 21(4), 155–161. doi:10.3846/16487788.2017.1415226

- Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères. (10 de Noviembre de 2017). Représentation permanente de la France auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Obtenido de France and Aviation: <https://oaci.delegfrance.org/France-and-Aviation>
- Ministerio de Fomento. (Octubre de 2018). Dirección General de Aviación Civil. Obtenido de Análisis de la evolución del tráfico aéreo comercial en España: https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/analisis_de_la_evolucion_del_trafico_ene-oct_2018.pdf
- Moreno, L., Ramon, A., & Pedreño, A. (2015). The Development of Low-Cost Airlines and Tourism as a Competitiveness Complementor: Effects, Evolution and Strategies. *Journal of Spatial and Organizational Dynamics*, 3(4), 262-274. Obtenido de http://www.cieo.pt/journal/J_4_2015/article2.pdf
- Puertas, R., Martí, L., & Calafat, C. (2012). Impacto económico del gasto turístico:STICO: Compañías de bajo coste versus tradicionales. *Revista de Economía Mundial*(32), 51-71. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=86625395003>
- Ramos, D., & Izquierdo, J. (2015). Flying from Europe to the Algarve: The Geographical Impacts of the Growth of Low- Cost Carriers (1996–2013). *Journal of Spatial and Organizational Dynamics*, 3(4), 275-295. Obtenido de http://www.cieo.pt/journal/J_4_2015/article3.pdf
- Savia Amadeus. (14 de Septiembre de 2017). Europa busca liderar la aviación mundial. Obtenido de Savia Amadeus: <https://www.revistasavia.com/economia/europa-liderar-aviacion-mundial/>
- Statistics Netherlands. (6 de Febrero de 2019). Statistics Netherlands. Obtenido de Air Passengers: <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2019/06/nearly-80-million-air-passengers-in-2018>
- The World Bank Group. (2019). The World Bank Group. Obtenido de Air transport, passengers carried: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>
- World Travel & Tourism Council . (2018). World Travel & Tourism Council . Obtenido de Travel & Tourism Economic Impact 2018 Portugal: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2018/portugal2018.pdf>

Żółtaszek, A., & Pisarek, R. (2016). Effectiveness of National Airlines in Europe – the DEA Approach.
Folia Oeconomica Stetinensia, 2(16), 103-118. doi:10.1515/fofi-2016-0028