



**SCT**

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

---

# **POLÍTICA AERONÁUTICA MEXICANA**

## **AVIACIÓN COMPETITIVIDAD Y COSTOS AVIACIÓN NACIONAL**

---



### POLÍTICA ACTUAL

- La SCT fomenta la competencia en el mercado nacional de aviación para maximizar las opciones de elección del consumidor.
- En el transporte aéreo nacional, se propició el ingreso de un mayor número de operadores que participan y compiten en el servicio aéreo evitando el monopolio de algún operador en el mercado o regiones específicas del mercado nacional.
- El incremento en la competencia ha llevado a una alza sustancial en el número de pasajeros, ha reducido tarifas, abrió nuevos mercados para pasajeros que antes no tenían la oportunidad de acceder a este servicio.
- Eliminación de aprobación de niveles tarifarios. Se deja libertad para que los transportistas introduzcan los niveles tarifarios que consideren adecuados para una sana competencia.
- La SCT no niega las solicitudes a los transportistas mexicanos para la apertura de nuevas rutas, por considerar que el mercado está suficientemente servido.

### COMPARATIVO 2005-2009

- Flota aérea: se incrementó en un 40.5%, al pasar de 207 a 291 aeronaves
- Personal ocupado: sufrió un decremento del 3.5%, al pasar de 22,671 a 21,861
- Pasajeros transportados: se incrementó en un 27.7%, al pasar de 27 a 33 millones.
- Factor de ocupación: se incrementó en 13.20 puntos al pasar de 55.72% a 68.92%

### RESULTADOS

Algunas aerolíneas han fracasado en los años recientes.

La rentabilidad general de las aerolíneas mexicanas está por debajo de los estándares internacionales.

Las aerolíneas mexicanas tiene acceso limitado a capital lo que combinado con bajos márgenes da como resultado bajos niveles de liquidez.

### PRINCIPALES CAUSAS

La industria de aviación no recibe subsidios de costos de operación.

Gran parte de los costos de aerolíneas están fuera del control de la industria pero pueden ser influenciados directa o indirectamente por el gobierno.

El costo de alquiler de aeronave parece ser muy alto en el mercado Mexicano.

Limitada o no competencia en infraestructura de aeropuerto en las principales ciudades Mexicanas.

### PROPUESTAS

Revisar las tarifas aeroportuaria, no obstante que las mismas han sido evaluadas por ASA y ésta encontró que son competitivas contras sus pares internacionales,

Revisar el máximo permitido de compra de acciones por aerolíneas extranjeras u otros inversionistas en aerolíneas operando en el mercado nacional Mexicano. El límite actual de 25% puede ser evaluado para elevarlo ya sea a 49% o mayoría de propiedad para incrementar el capital disponible.

Ajustar regulación nacional para fomentar la consolidación de aerolíneas.

### UN COMENTARIO AL MARGEN

Los fracasos de empresas Concesionarias de los últimos años, Azteca (marzo, 07), Aerocalifornia (julio, 08), Avolar (octubre, 08), Alma (noviembre, 08), Aviacsa (julio del 2009) y mas recientemente (agosto, 10) Mexicana, Click y Link, hacen necesario preguntar si no es necesario:

Evaluar si los obstáculos de salida no son muy altos, resultando que las aerolíneas continúan operando a pesar de una situación financiera no sustentable (incluyendo grandes niveles de deuda) y/o pobres prácticas de seguridad.

Redefinir la política rectora del estado.

Que las aerolíneas se ajusten a la nueva realidad económica y competitiva y sobre todo que modifiquen su estructura de costos.