

# Aviación comercial: Desarrollo económico – Pronóstico de tráfico



## Contexto

- AviaSolutions ha desarrollado pronósticos a largo plazo sobre el tráfico aéreo para México en respaldo del desarrollo de la política nacional de transporte aéreo.
  - Los pronósticos se aplicaron en el período mayo-principios de agosto de 2010 (anteriores a la salida de Mexicana)

## Alcance de los pronósticos

- 30 años (hasta el 2040), con mayor énfasis en el largo que en el corto plazo.
- México en general más los 10 aeropuertos más importantes en forma individual.
- Pronósticos sobre pasajeros y cargamento, con segmentación nacional/internacional.
- Casos optimistas y pesimistas

## Nuevo aeropuerto en la Ciudad de México

- Dos casos
  - Caso (1) en el que se abre un “nuevo” aeropuerto en la Ciudad de México, con una posible capacidad para 650.000 movimientos anuales. Se supone que el actual aeropuerto de la Ciudad de México, “Benito Juárez” (“MEX”), cerrará al momento de la apertura del nuevo aeropuerto.
  - Caso (2), que no incluye un nuevo aeropuerto y el actual permanece abierto y con límites de espacio anuales.

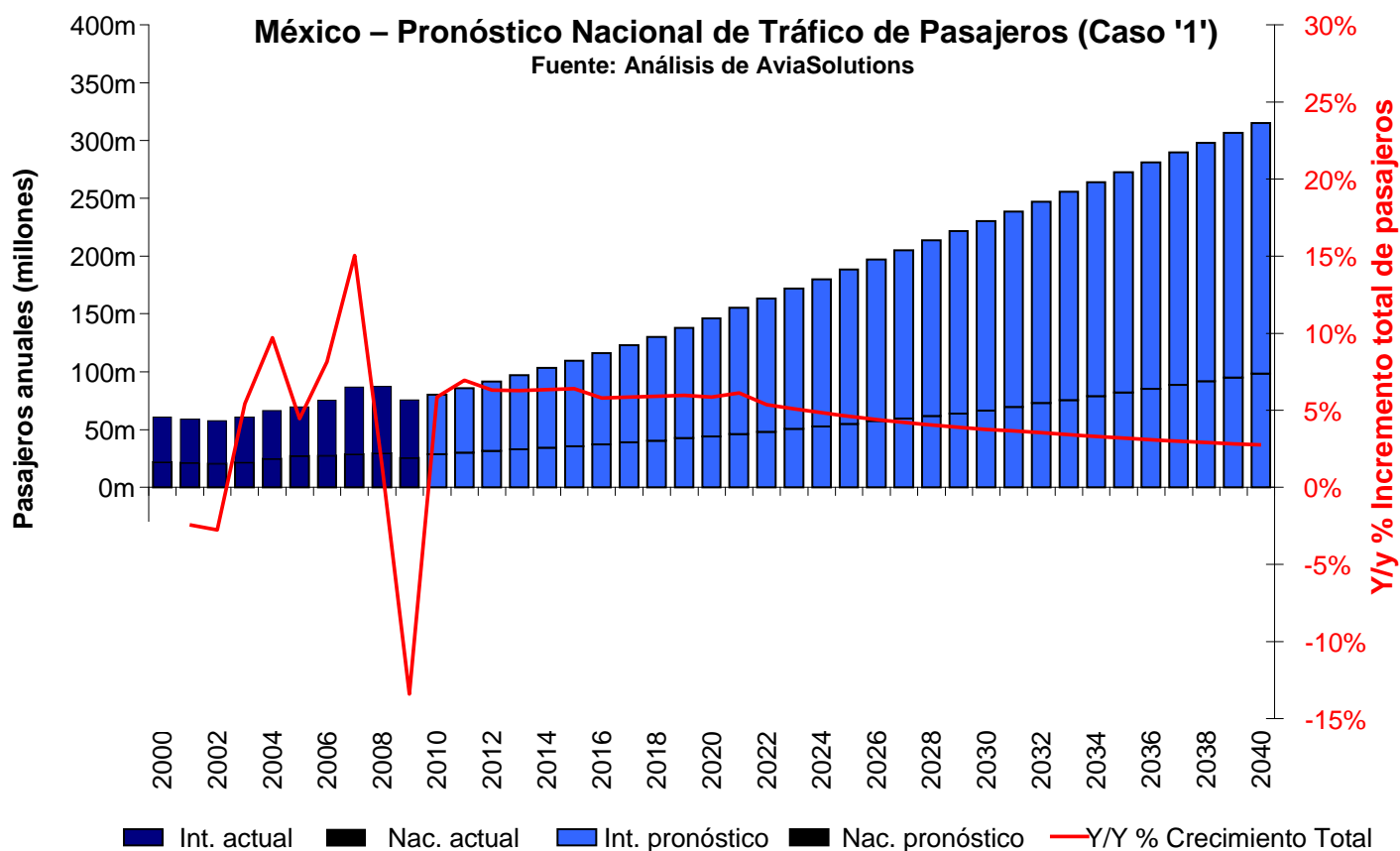
## Panorama general

- Estos pronósticos de tráfico se han realizado utilizando un marco econométrico que vincula el crecimiento en el tráfico de pasajeros con los factores que incrementan la demanda en el tránsito aéreo (Ej.: el crecimiento económico) a través de los valores de flexibilidad de la demanda .
- Este es un enfoque internacional estándar que reconoce la naturaleza de muy largo plazo del panorama brindado por el pronóstico de tránsito (es decir, el año 2040), junto con el papel de los pronósticos como contribuyentes al desarrollo de la política de transporte aéreo de México.

## Pasos

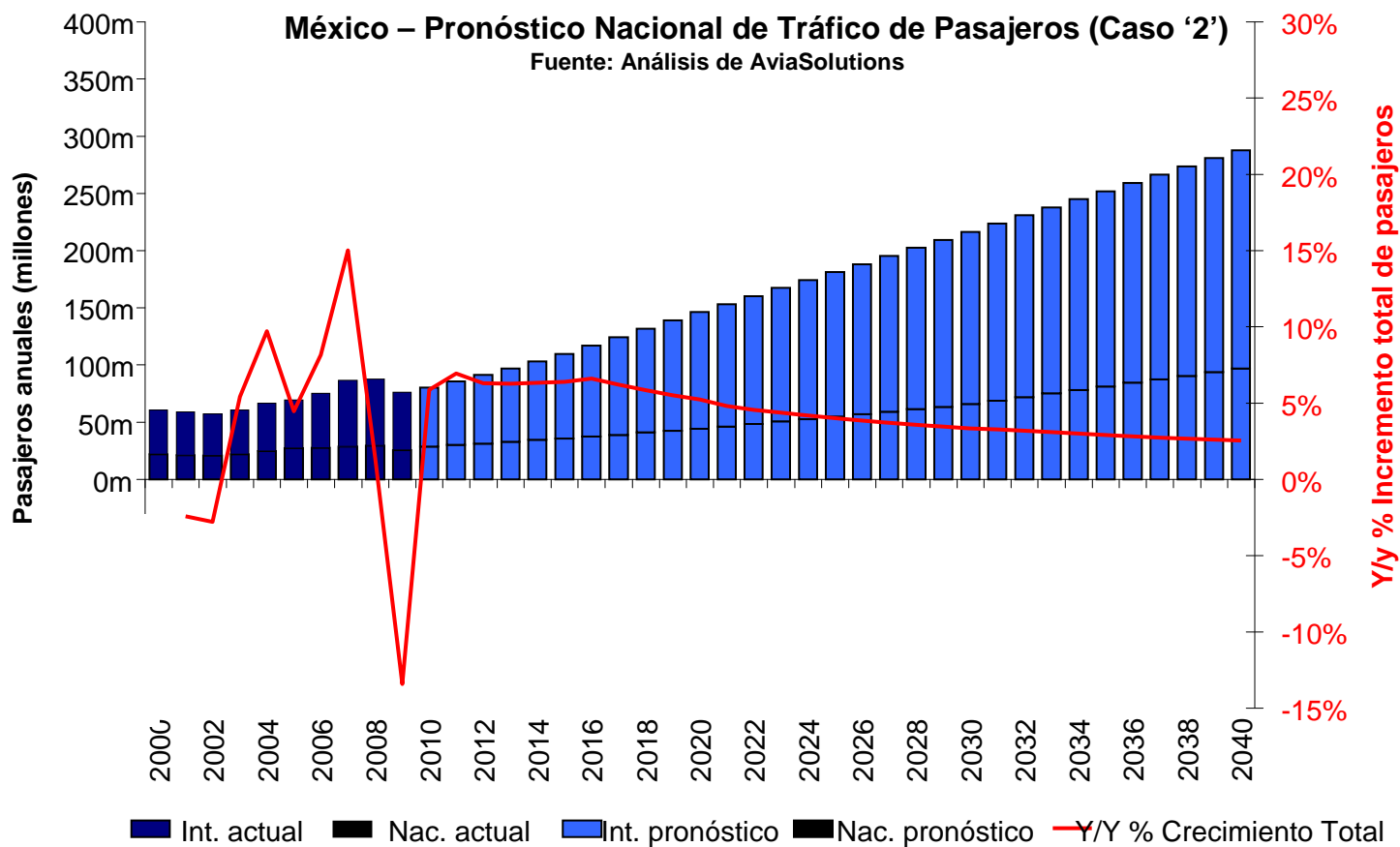
- Evaluación de métodos utilizados en otros pronósticos nacionales de tráfico.
- Análisis de antecedentes históricos sobre el volumen de tráfico en los aeropuertos de México.
- Análisis de antecedentes de tráfico, turismo e inmigración a fin de identificar los niveles actuales de tráfico en los siguientes segmentos clave del mercado-
  - Migración nacional e internacional, inmigración internacional.
- Análisis estadístico para determinar la importancia de la relaciones históricas entre el crecimiento del tráfico en el segmento y el desarrollo de los factores clave que incrementan la demanda (Ej.: el producto bruto interno de México).
- El desarrollo de pronósticos de demanda nacional, utilizando valores de flexibilidad del tráfico y de la demanda (resultantes del análisis) para incrementar el volumen de pasajeros en respuesta al crecimiento proyectado de los factores clave que incrementan la demanda.
  - Modificado para reflejar otros factores, como por ejemplo, la posible infraestructura hotelera en centros turísticos.
- Los pronósticos de demanda nacional se han convertido en pronósticos de rendimiento de los aeropuertos (Caso 1, Caso 2), los cuales toman en cuenta el impacto de las restricciones de capacidad en la Ciudad de México.
- Los resultados finales del pronóstico han sido cotejados con diversos indicadores a fin de garantizar su precisión.

- En este caso, se espera que el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México comience a operar en el 2021, y que el MEX cierre el mismo año.
- Esto se asume a fin de estimular un mayor volumen de tráfico a largo plazo del que resultaría en el caso de que el nuevo aeropuerto no se construyera.
  - El desarrollo del nuevo aeropuerto ayudará a proteger el tráfico interno actual y a estimular el nuevo tráfico (por ejemplo, al fomentar la competencia en red de los principales aeropuertos mexicanos).
- Se pronostican 315 mppa (millones de pasajeros por año) en los aeropuertos de México para el 2040.



## Caso 2 – ningún nuevo aeropuerto en la Ciudad de México

- En este caso, se asume que el aeropuerto de la Ciudad de México continuará operando, y que se limitará a no más de 390.000 gestiones de tráfico aéreo por año, incluido un pequeño y decreciente volumen de las gestiones de tráfico aéreo de cargamento. En este caso, se asume que el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México comenzará a operar en 2021, y que el MEX cerrará ese mismo año.
- Se estiman 288 mppa en los aeropuertos de México para el 2040.



# Resumen de resultados

## Pronósticos del aeropuerto de la Ciudad de México vs. los aeropuertos regionales

- Se estiman 146m de pasajeros en los aeropuertos en 2020 (CAGR 2009 - 2020: 6.1%).
- Circa 288 – 315m en 2040 (CAGR 2009 - 2040: 4.4% - 4.7%), dependiendo de si se construye el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México.

### México – Pronóstico nacional de tráfico de pasajeros (Caso '1') – con el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México

Pasajeros (millones)

Año calendario	2009 Actual	2010	2015	2020	2030	2040	CAGR 2009 - 2020	CAGR 2020 - 2040
<b>ZMVM Total</b>	27.2m	28.0m	37.4m	48.8m	77.7m	106.1m	5.5%	4.0%
<i>% del total nacional</i>	36%	35%	34%	33%	34%	34%		
<b>No - ZMVM Total</b>	48.7m	52.4m	72.5m	97.4m	152.5m	208.8m	6.5%	3.9%
<i>% del total nacional</i>	64%	65%	66%	67%	66%	66%		
<b>Total de México</b>	<b>75.9m</b>	<b>80.3m</b>	<b>109.9m</b>	<b>146.2m</b>	<b>230.2m</b>	<b>314.9m</b>	<b>6.1%</b>	<b>3.9%</b>

Aclaración: ZMVM, Sistema del Aeropuerto Metropolitano

Fuente: AviaSolutions

### México – Pronóstico nacional de tráfico de pasajeros (Caso '2') – sin el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México

Pasajeros (millones)

Año calendario	2009 Actual	2010	2015	2020	2030	2040	CAGR 2009 - 2020	CAGR 2020 - 2040
<b>ZMVM Total</b>	27.2m	28.0m	37.4m	48.8m	69.5m	90.0m	5.5%	3.1%
<i>% del total nacional</i>	36%	35%	34%	33%	32%	31%		
<b>No- ZMVM Total</b>	48.7m	52.4m	72.5m	97.4m	147.3m	198.5m	6.5%	3.6%
<i>% del total nacional</i>	64%	65%	66%	67%	68%	69%		
<b>Total de México</b>	<b>75.9m</b>	<b>80.3m</b>	<b>109.9m</b>	<b>146.2m</b>	<b>216.7m</b>	<b>288.5m</b>	<b>6.1%</b>	<b>3.5%</b>

Aclaración: ZMVM, Sistema del Aeropuerto Metropolitano

Fuente: AviaSolutions

## **Escala de los pronósticos de tránsito**

- Los pronósticos implican el doble de tránsito en el aeropuerto mexicano durante los próximos 10 años, y un posible cuádruple en 2040.
- Un crecimiento de esta magnitud generará inevitablemente repercusiones considerables para la política (ver debajo).

## **Política y economía aeronáutica**

- Fomentar el balance correcto entre un sistema de tráfico completamente liberalizado y soportar las industrias de aerolíneas y fabricantes de México para que les permite participar completamente en el mercado que se expande.
- Optimizar el potencial de crecimiento del mercado de aviación de México dentro del marco de las obligaciones de tratados internacionales sobre la reducción de emisiones.

## **Espacio aéreo y seguridad**

- La necesidad de brindar estándares de seguridad de clase global y de ATM para poder facilitar el crecimiento proyectado (a medio/largo plazo).

## **Infraestructura de aviación**

- Proveer el marco de planeamiento adecuado que fomente de manera exitosa el desarrollo de la infraestructura de aviación (en los que los años recientes en los aumentos anuales en el tráfico total de México han tenido una magnitud similar al volumen total de Guadalajara, el tercer aeropuerto más ocupado de México).
- Asegurar que la regulación económica de los aeropuertos soporta el desarrollo de la capacidad del aeropuerto como un medio para promover los objetivos de crecimiento del tráfico de México.
- Soportar el desarrollo de infraestructura en el ZMVM para poder maximizar el volumen de tráfico en la Ciudad de México, como la piedra angular del sistema de aviación nacional.