

La Aviación Mexicana frente al Mercado Internacional: retos, oportunidades y propuestas para una mayor participación del sector

Sergio Avalos Guzmán

Lic. En Estudios Internacionales

Centro Universitario de Ciencias

Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

Introducción

- 1994 fue el año en que México entra al fenómeno de la globalización con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) distintos sector económicos de la región comienzan a tener apertura hacia el comercio exterior: automotriz, textiles, manufactura, electrónica, entre otros.

Introducción

- Explicación breve de los antecedentes del nacimiento de la aviación comercial en México, su internacionalización y cuáles son los problemas que enfrenta la aviación nacional frente a estos fenómenos, al final de esta ponencia, se explicarán las soluciones para impulsar nuestro sector en el ámbito internacional y de la implementación de nuevos mecanismos dentro de los convenios aéreos internacionales para el apoyo e impulso de la aviación comercial y de carga

Antecedentes

- Fundación de la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, mejor conocida como Mexicana de Aviación, se da nacimiento al sector aéreo comercial en México.
- 1929 la Compañía es internacionalizada gracias a la compra de Pan American Airways, con esto, la aviación nacional, expande sus servicios a los Estados Unidos, esta tendencia se muestra hasta los años de 1960.
- México y los Estados Unidos, firmaron el primer convenio bilateral sobre transportes aéreos el 15 de Agosto de 1960, permitiendo así la expansión de los servicios aéreos entre ambos países, que sean atendidos por líneas aéreas de las dos partes.

Entrada a la globalización

- A finales de la década de los ochenta México entra en pláticas diplomáticas con los Estados Unidos para el establecimiento de un Tratado de Libre Comercio.
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte comienza ser negociado en Toronto, Canadá a principios de la década de los 90.

Entrada a la globalización

- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es firmado por los Jefes de Estado de las tres naciones en la ciudad de San Antonio, Texas en Diciembre de 1992 para entrar en vigor el 1 de enero de 1994, en la cual las partes del Tratado son, entre ellos, el manejo de las inversiones, comercio en los sectores como la agricultura, el automotriz, materias primas, entre otros aspectos y secciones de los tres países.



Entrada a la globalización

- Antes de la entrada en vigor del TLCAN, el Convenio Bilateral de Transportes fue modificado en 1991, para darle una expansión de rutas entre ambos países, posteriormente, para 1999, se enmienda dicho Convenio para permitir la entrada de vuelos de fletamento.



Efectos de la apertura

- Ampliaciones del Convenio Bilateral después de entrar en vigor el TLCAN para una mayor oferta y mayores derechos de tráfico para las aerolíneas de ambas partes.
- Cambio porcentual de participación entre aerolíneas mexicanas y estadounidenses



Tablas porcentuales de Participación

L. Aéreas	1989	1990	1991	1992	1993
México	44.7%	49.5%	45.7%	45.4%	42.2%
E.U	54.7%	50%	53.7%	53.8%	56.3%

L. Aéreas	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
México	39.7%	40%	38.2%	40.8%	38.9%	40.3%	40.7%
E.U	58.9%	58.9%	60.6%	58.3%	59.9%	58.9%	59.8%

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
39.5%	38.4%	35.4%	33.3%	32.7%	29.2%	27%	27.6%	28.8%
59.8%	61.3%	64.4%	66.6%	67.3%	70.8%	73%	72.4%	71.2%

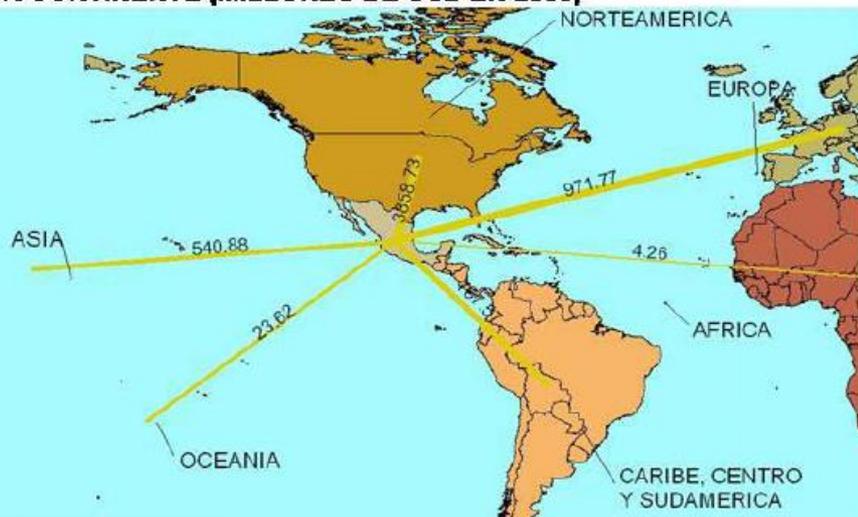
Sector de Carga

- Más del 96% de las toneladas-kilometro de cargas mundiales, fueron movidas a los tres pilares de la economía mundial: Asia-Pacífico, Europa y Estados Unidos, cabe mencionar que el 59% de las toneladas-kilometro fueron movidas hacia, desde o dentro de los Estados Unidos.
- Dentro del periodo de 1992 a 2003, la transportación de carga aérea internacional ha sido cuatro veces mayor que la carga doméstica, por lo que en los últimos años, la carga internacional ha sido de 400 mil toneladas contra las 100 mil toneladas en el mercado doméstico, además, se puede decir que el total de la carga internacional transportada por el modo aéreo

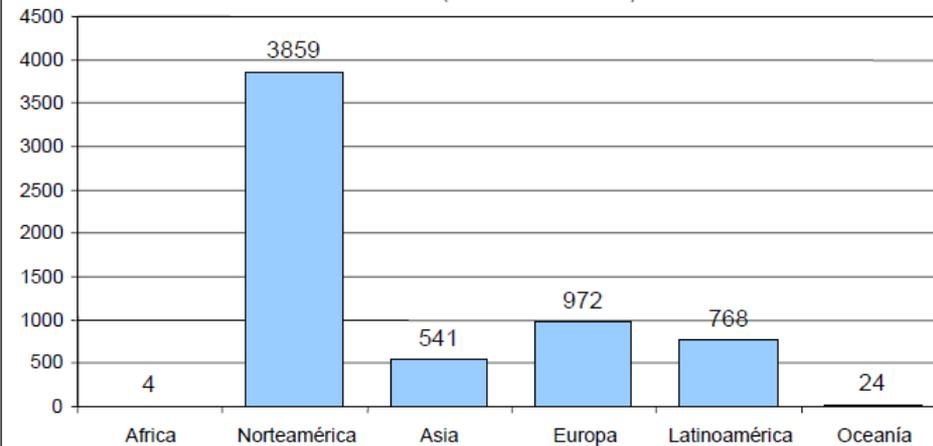


Sector de Carga: Exportaciones

VOLUMENES DE EXPORTACION DE LOS AEROPUERTOS MEXICANOS POR CONTINENTE (MILLONES DE USD EN 2003)



Principales destinos de exportaciones via aérea (millones de USD)



Informe IATA

- El sector aéreo comercial mexicano ha contribuido en el 10.5% del PIB nacional y fue el sector con más crecimiento en el país de 2002 a 2007, esto por los flujos turísticos y comerciales que ha tenido el país con el aumento del tráfico internacional de pasajeros.
- Nuestro país puede actuar como un centro de conexiones a nivel internacional, o los llamados HUB, esto por nuestra situación geográfica entre América del Norte y del Sur, además de poder tener una mayor conectividad a los mercados asiáticos y europeos.

Propuestas

- Con la implementación de Tratados de Libre Comercio, se han llevado a cabo Convenios de Transporte Aéreo con otras naciones, gracias a estos acuerdos, se han realizado estos intercambios mencionados anteriormente, sin embargo, dichos convenios deben de ser enmendados para un mayor compromiso por México y la otra parte signataria a impulsar la aviación de pasajeros como de carga, siguiendo los principios de competitividad, dándole un mayor acceso a la población a este medio de transporte y al comercio internacional.



Propuestas

- Por cada Convenio Aéreo firmado, se forme una Comisión o Comité bilateral, dependiendo del número de Estados que hayan firmado el Convenio Aéreo, en donde cada parte, forme cuatro integrantes, en el caso de México: un representante de la Secretaría de Economía, Secretaría de Turismo, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Propuestas

- Dicho Comité tendrá la facultad de vigilar que se cumplan los principios de competitividad dentro del Convenio firmado, y de promover el comercio bilateral mediante el transporte aéreo, incluso, cada parte deberá comprometerse con el desarrollo de la aviación y el mejoramiento de las vías de acceso a la población de este medio de transporte, esto para la inclusión de de estos y a los participantes del comercio exterior, como los empresarios, exportadores e importadores.

Propuestas

- Se deberá darle continuidad, respecto a la anterior Política Aeronáutica Nacional del 29 de Octubre de 2001, a que cada Convenio Aéreo negociado y firmado, deberá coadyuvar y adjuntarse con los Tratados de Libre Comercio que firme nuestro país como un capítulo en dichos Acuerdos



Propuestas

- Dentro de los convenios aéreos bilaterales o multilaterales, se deberá de impulsar por ambas partes la aviación regional, específicamente en los Estados y regiones vecinas a México, como los Estados Unidos, Centroamérica y el Caribe.
- El fomento a la integración de alianzas y códigos compartidos entre aerolíneas nacionales, incluso con extranjeras y regionales, para darle una mayor facilidad de transportación dentro como fuera del país, además de una mayor atracción de flujos económicos, comerciales y turísticos

Propuestas

- Aprovechar la situación geográfica de México, con el establecimiento de mayores Centros de conexión (Hubs), tanto de pasajeros como de carga, siendo un paso entre Norte, Centro, Sudamérica, Europa y Asia, impulsando facilidades para la construcción de mayor infraestructura en todos los aeropuertos y aeródromos del país



Propuestas

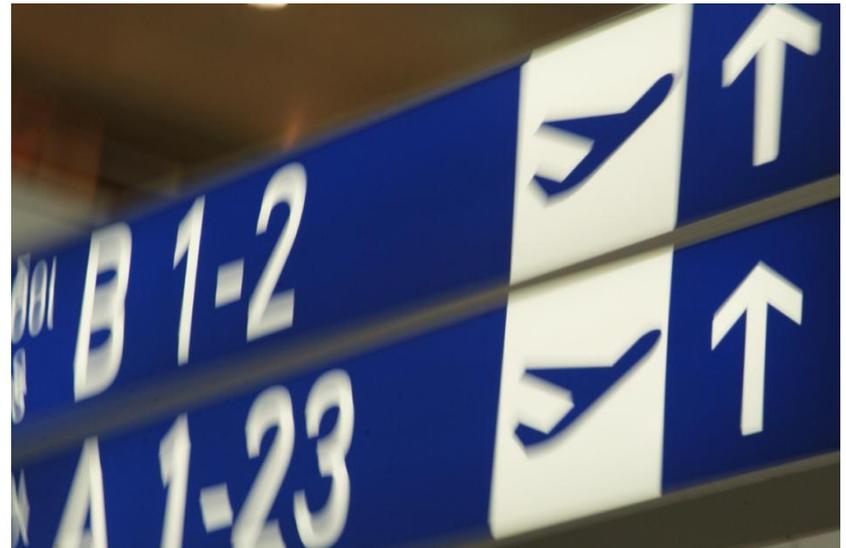
- Se deberá de hacer un llamado a todos los Consejos Administrativos de los Grupos Aeroportuarios que operan en el país, a que fomenten la industria aérea comercial y de carga mexicana, de acuerdo con el Capítulo V, artículos 38, 39, 40 y 41 de la Ley de Aeropuertos, deberán de dar facilidades para la construcción de mayor infraestructura en todas sus terminales aéreas.

Propuestas

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme al Capítulo VIII, artículos 67 y 68 de la Ley anterior, tendrá la facultad de regular las tarifas dictadas por los concesionarios y dar vigilancia a estas a que estén en cumplimiento con los principios de competitividad, además de cumplir con la Resolución Doc 8632 de la OACI sobre Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo Internacional.

Conclusiones

- El fenómeno de la globalización ha hecho que cada sector, cada industria de lo que se compone la economía nacional ha sufrido cambios en cuanto a su competitividad y preparación ante la apertura e inserción en la economía global con las entradas en vigor de los distintos Tratados de Libre Comercio, nuestra aviación no ha sido la excepción.



Conclusiones

- Para poder realizar estos puntos debemos de desarrollar una mejor infraestructura con el apoyo de todos los Grupos Aeroportuarios y concesionarios, junto con un establecimiento de un mejor régimen tarifario para dar una mayor competitividad en nuestra industria, y así, una mayor participación de nuestras aerolíneas en el exterior, por el desarrollo económico y social de nuestro país.