



Aviación Internacional

Sergio Allard

Director Ejecutivo Comercial

Octubre, 2010

Índice

✦ Introducción

✦ Diagnóstico

✦ Turismo vs Apertura

✦ Conclusiones y Recomendaciones

Introducción

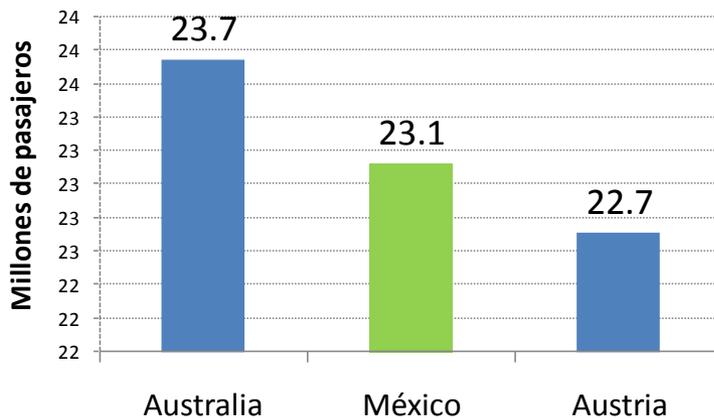
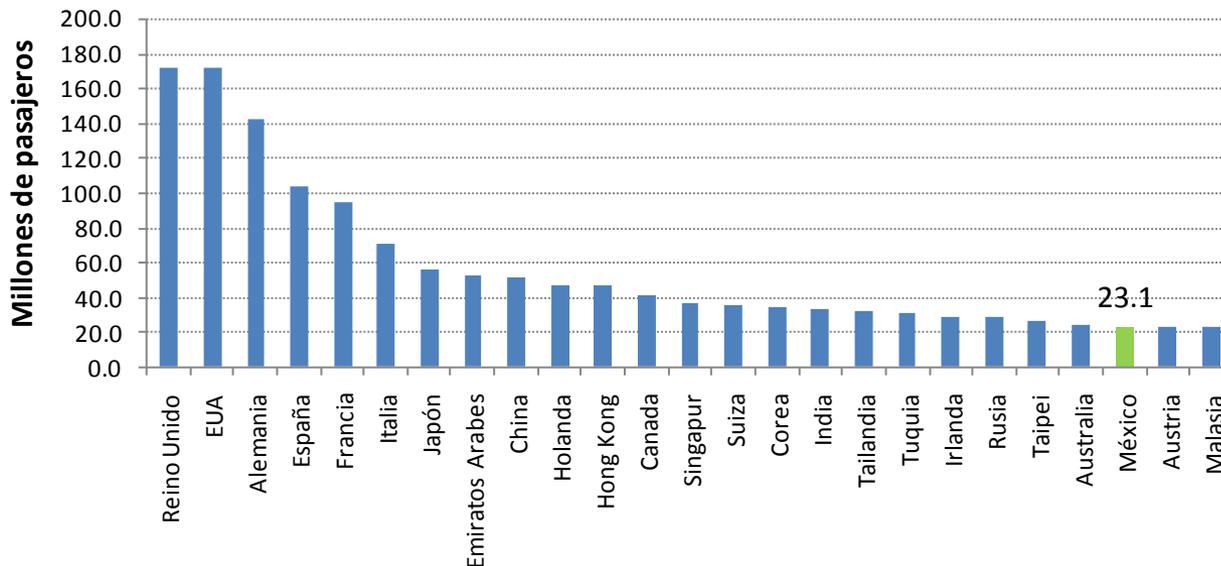
Entorno actual

- La aviación internacional en México se encuentra en un periodo de incertidumbre competitiva y jurídica debido a:
 - El desequilibrio de mercado causado por la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación
 - La degradación a categoría II (FAA) y la imposibilidad implícita de agregar oferta por parte de las aerolíneas mexicanas hacia los E.U.
 - El aprovechamiento de las aerolíneas norteamericanas del estatus de la categoría II, a través de la adición de mayor oferta hacia la República Mexicana
 - El marco regulatorio
 - Falta de proceso eficiente en asignación de Slots en el AICM

Diagnóstico

- Tendencias globales de la industria:
 - Tasa de crecimiento mundial estimada: 5.3% (2009-2029)*
 - Desregulación y liberalización
 - Fusiones y/o integraciones: CO/UA, AV/TA, LAN/TAM
 - Consolidación de alianzas globales
 - Política de control de emisión de contaminantes en Europa
 - Congestión operativa de aeropuertos
- Situación en México:
 - Restricción Categoría II (FAA)
 - Falta de reciprocidad en algunos acuerdos bilaterales
 - Baja competitividad internacional de México en materia de costos operativos y de eficiencia
 - Rezago en infraestructura aeroportuaria y de servicios de migración y aduana

Estimado de Tráfico Internacional IATA 2010



Flota Aproximada:

- Australia 268
- México 176 (Consolidada sin MX y 6A)
- Austria 114

Competencia Nacional

Las reglas de la competencia doméstica deberán estar acompañadas de modificaciones al marco institucional de tal modo que se atiendan las condiciones estructurales de la industria y asegurar el cumplimiento de dos objetivos :

- Garantizar el servicio bajo condiciones de **seguridad** apoyado en estándares de operación.
- Propiciar la **sustentabilidad financiera del sector aéreo**, con el objetivo de disminuir costos y de esta forma transferir ganancias de eficiencia al consumidor.



Competencia Efectiva

- Delimitar claramente las facultades de la autoridad para negar tarifas cuando éstas sean depredatorias y lesionen la sana competencia.
- Asegurar la solidez financiera y operacional de los nuevos operadores, y generar incentivos para aumentar la conectividad del país.

Certidumbre Jurídica

- En el uso y asignación de slots, que éstos sean reconocidos como parte de los activos de las aerolíneas. Incentivar la inversión en flota moderna y menos contaminante.

Aerolínea Bandera y Fusiones de aerolíneas

- El concepto de deriva de la **intervención financiera** que en su momento tuvieron los gobiernos, así como de las **protecciones legales** que les fueron concedidas con el objetivo de mantener únicamente una aerolínea que representará al país.
- Actualmente el concepto de aerolínea bandera refiere necesariamente a una aerolínea (sin distinción de la inversión pública o privada) que posee para sí los **derechos de vuelo** hacia destinos internacionales desde un país, con una intensa competencia en el mercado doméstico.
- En ciertos países a pesar de la liberalización del transporte aéreo, las aerolíneas tradicionales mantienen una situación de dominancia del mercado, debido a las agresivas políticas comerciales que emplean contra sus competidores que terminan por sacarlos del mercado.
- En los últimos años las autoridades de competencia económica de diferentes gobiernos en el mundo han **autorizado la fusión de grandes aerolíneas** con el objetivo de incrementar la oferta de destinos y buscando garantizar que los beneficios en eficiencia se trasladen a los pasajeros.

AIRFRANCE 

LAN 

 Lufthansa

Alitalia

TACA 

 Avianca

 UNITED

Continental Airlines 

BRITISH AIRWAYS 

IBERIA 

Competencia Internacional

- El nuevo modelo de aviación podría considerar la coordinación entre aerolíneas en la operación de rutas internacionales. Esto permitiría reforzar la figura de la aerolínea bandera sin necesidad de una concentración entre competidores que afectara el precio de las tarifas a los pasajeros.

Join Venture de Ingresos y costos



- ✓ Se trata de una práctica **cada vez más común** en la industria en el mundo. Las autoridades de competencia económica han decidido no considerarla como una práctica que afecta el interés público, siempre y cuando ésta sea analizada por sus efectos en el mercado.
- ✓ Es fundamental **compartir los ingresos** entre las aerolíneas para evitar el incentivo de competir vía precios con el fin de maximizar el ingreso individual de cada una.

- Para garantizar la sustentabilidad y la sana competencia en los mercados internacionales de mediano y largo alcance, es necesario establecer reglas técnicas y operativas que favorezcan las mejores prácticas de la industria en beneficio de los pasajeros.

Estándares de Seguridad

Bajas emisiones de ruido y contaminantes

Flota moderna

Confiability

Niveles de servicio

Costos Competitivos

- Las aerolíneas tienen una **base histórica** de *Slots* que utilizan para su operación cotidiana.
- Adicionalmente el AICM utiliza la figura de *Slots temporales o sujetos a disponibilidad*, los cuales no están previstos en la normatividad aplicable.
- Aún cuando ya se incrementaron de 54 a 61 Slots por hora, las 7 operaciones adicionales aún no han sido asignadas a alguna aerolínea y se asignan de manera temporal.
- La aerolínea **solicita Slots adicionales** para cubrir el itinerario presentado al AICM, quien verifica la disponibilidad y de acuerdo con ello asigna los horarios.
- La aerolínea **devuelve los Slots** que de acuerdo al itinerario presentado al AICM, **no utilizará** durante esta temporada

Propuesta de asignación de Slots en el AICM:

- Se propone regularizar la asignación de Slots en el AICM bajo el esquema IATA:
- El sistema de IATA es un sistema global y **armónico** que asume la **coordinación** entre las aerolíneas y el administrador aeroportuario
- Se requerirían **cambios al Reglamento de la Ley de Aeropuertos**
- Garantizar que su puesta en operación considere que:
 - Las aerolíneas **mantengan** sus *slots* “reales” (históricos y/o temporales) en los horarios comerciales en los que operan actualmente.
 - Se **asignen los horarios** de aquellas aerolíneas que han dejado de operar y que actualmente el aeropuerto mantiene congelados para efectos de lo anterior.
 - La **subasta** de Slots se realice una vez que se haya reordenado la operación actual, incluidos los *grandfather rights*.



Derechos de Aeronavegación

Diagnóstico

- A diferencia de México, en EU el pago de los servicios a la aeronavegación queda a cargo del pasajero, por lo cual este costo se encuentra fuera del balance de las aerolíneas.
- Esto resta competitividad a las aerolíneas mexicanas, toda vez que las aerolíneas estadounidenses pueden ofrecer tarifas más bajas en sus operaciones hacia y desde México, aprovechando esta ventaja en costos.

- Han existido periodos en los que el precio por litro de combustible en las principales estaciones de México, es más alto que en EU.
- El costo de transporte es variable dependiendo de los centros de distribución de PEMEX que abastecen a los aeropuertos.
- No existen alternativas para reducir el costo de manejo que se cobra a las aerolíneas

Propuesta

- El pago de la cuota deberá de reflejar el costo de prestar los servicios, tal como lo señala la OACI.
- Los recursos excedentes generados por una mayor demanda deberán de asignarse bajo una regla específica que por un lado permita a Seneam invertir en mejores tecnologías para la prestación del servicio y por otro incentive a las empresas cumplidas.
- Revisar la fórmula de determinación del precio del combustible y eliminar el cargo por manejo.
- Establecer un procedimiento en que la refinería más cercana siempre abastezca combustible.
- Privilegiar la trasportación de turbosina mediante ductos respecto del transporte terrestre, y ampliar la red de ductos.
- Importación de turbosina.

Combustible



Diagnóstico

- De acuerdo con la Comisión Federal de Competencia, los precios de los servicios aeroportuarios en México son relativamente altos en el contexto internacional.
- En nuestro país los ingresos aeronáuticos regulados y los ingresos comerciales de los aeropuertos concesionados forman dos fuentes de ingreso independientes entre sí.
- En México, la proporción de ingresos comerciales es todavía muy baja comparada con otros aeropuertos del mundo, entre 14.1% y 22.5% de sus ingresos totales comparados con 43% del estándar internacional.

Servicios Aeroportuarios

Propuesta

- Transparencia para los usuarios – pasajeros y aerolíneas- respecto al contenido y cumplimiento que realizan los aeropuertos concesionados a los Planes Maestros de Desarrollo con el gobierno federal.
- Incentivar a los aeropuertos para que de acuerdo con la experiencia internacional diversifiquen sus fuentes de ingreso de aquellas relacionadas con la aviación, reduciendo la carga financiera para aerolíneas y pasajeros y, de esta manera, favorecer el incremento de la demanda y la disminución de los precios de las tarifas aeroportuarias.
- Revisión del precio de los servicios aeroportuarios, iniciando en AICM y ASA, cuyas tarifas se fijan por la SHCP, y que impactan en el costo operativo de las aerolíneas y el precio de las tarifas aéreas



Acuerdos Bilaterales

Diagnóstico

- La política aeronáutica vigente no prevé la apertura de cielos, pero en la práctica la autoridad mexicana, a través de los convenios bilaterales, ha incrementado el número de destinos y frecuencias en rutas internacionales que mayoritariamente pueden aprovechar los operadores extranjeros.
- La autoridad mexicana ha adquirido compromisos para celebrar reuniones con gobiernos de países en los que las aerolíneas mexicanas no tienen interés (Suiza, Alemania) o con países con los que recientemente se ha modificado el cuadro de rutas (Costa Rica, Perú) para modernizar los Convenios. Esto podría ser un riesgo para las aerolíneas mexicanas al incluirse cláusulas que impacten la actual operación o limitar alguna futura operación.
- La participación del capital extranjero en las empresas aéreas mexicanas está limitado al 25%.

Propuesta

- Evaluar la posibilidad de permitir la coordinación entre aerolíneas en rutas internacionales e ingresos, garantizando en todo momento los beneficios para los pasajeros.
- Implementar reglas técnicas y operativas que favorezcan las mejores prácticas de la industria para todo aquel operador que busque competir en el mercado internacional.
- Hasta en tanto no se recupere la Categoría 1 con la autoridad aeronáutica de los EU, el gobierno mexicano debe de adoptar medidas de reciprocidad con los operadores aéreos de aquel país.
- Eliminar la limitación del 25% para la participación de capital extranjero en las aerolíneas mexicanas.

Costos Competitivos

Es necesario seguir trabajando para flexibilizar los costos que enfrentan las aerolíneas ya que muchos van más allá de la administración propia de las empresas y eso limita que los operadores nacionales compitan en igualdad de circunstancias que sus homólogos en el extranjero.

Para que el precio de los boletos sea competitivo se requiere del apoyo del gobierno federal para que a través de sus dependencias como la Comisión Federal de Competencia, SCT y SHCP entre otras, impulse reformas que permitan a las aerolíneas la posibilidad de poder acceder a diferentes opciones de proveedores que les otorguen condiciones de eficiencia y menores costos, y éstos se reflejen en precios competitivos para los pasajeros.



Costos Competitivos

- Flexibilizar los costos que enfrentan las aerolíneas en materia de combustible, servicios aeroportuarios, derechos a la aeronavegación, arrendamiento de flota, proveedores de servicios y costos laborales.

Apertura vs Turismo

- La difusión de la marca “México” ha obstaculizado la promoción turística del país en su conjunto debido a:
 - La inseguridad y violencia en algunas ciudades
 - Percepción negativa de los turistas extranjeros ante la categoría II y la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación
 - Incremento de los precios de hoteles y servicios de transporte terrestre
- La apertura de 5tas libertades sin un análisis detallado de impactos y de reciprocidad en valor de mercado, generará una dilución del ingreso en lugar de incentivar el flujo de pasajeros incrementales.

Comparativo de Precios / Km

SERVICIO DE TAXI

CANCUN	Precio/OW*	Distancia	Precio x km
CUN – Centro	\$500	12 km	\$41.67
CUN – Zona hotelera	\$500	20 km	\$25.00
CUN – Principales destinos turísticos (*Playa del Carmen / Riviera Maya)	\$1,200	70 km	\$17.14

SAN JOSE DEL CABO	Precio/OW*	Distancia	Precio x km
SJD – Centro	\$550	7.5 km	\$73
SJD – Zona hotelera	\$800	14.5 km	\$55
SJD – Principales destinos turísticos (*Cabo Sn. Lucas)	\$1,200	37.5 km	\$32

AeroMéxico

Precio / OW*	MEX-CUN	Precio x km
\$2,366	1,283 kms	\$1.84

Precio / OW*	MEX-SJD	Precio x km
\$2,268	1178 kms	\$1.93

Contrario a la percepción de que volar en avión resulta muy caro por distancia recorrida, este comparativo muestra que el precio por kilómetro en avión es significativamente menor al que se obtiene en viajar en taxi en ciudades como Cancún y Los Cabos.

Precios y TUA en vuelos domésticos

¿Cómo se integra el precio en vuelos domésticos?

El precio total de un boleto de avión, para las rutas Domésticos está integrado por:

Concepto

- Tarifa Base:** Ingreso de la Aerolínea
- Cuota de Combustible:** monto autorizado por la Dirección General de Aviación Civil, permite a las Aerolíneas contener las constantes fluctuaciones de precio en los combustibles
- IVA:** calculado sobre la tarifa base y sobre la cuota de combustible de acuerdo a la región;
- TUA:** Es el monto que cobra los Grupos Aeroportuarios al pasajero por usar sus instalaciones, se indexa mensualmente de acuerdo a la inflación; Adicionalmente la aerolínea cubre, renta de mostradores, salones y hangares, aterrizajes, salas y pasillos, seguridad, sistemas, aeronavegación, etc.
- Cargo por inspección:** y seguridad en Aeropuertos.

México-Monterrey México-Tapachula

Viaje Sencillo Viaje Sencillo

\$1,049 53.1% \$ 798 42.1%

\$ 460 23.3% \$ 460 24.3%

\$ 241 12.2% \$ 50 2.6%

\$ 218 11.0% \$ 565 29.8%

\$ 9 0.4%

\$ 23 1.2%

\$1,977

\$1,896

Ingresos

Precios y TUA en vuelos internacionales

¿Cómo se integra el precio en vuelos internacionales?

- El precio total de un boleto de avión, para las rutas Internacionales está integrado por:

Concepto

- Tarifa Base:** Ingreso de la Aerolínea
- Cuota de Combustible:** monto autorizado por la Dirección General de Aviación Civil, permite a las Aerolíneas contener las constantes fluctuaciones de precio en los combustibles
- IVA:** calculado sobre la tarifa base y sobre la cuota de combustible de acuerdo a la región;
- TUA.**
- Otros impuestos: Internacionales, derechos, Inmigración, etc**
- Cargo por inspección y seguridad en Aeropuertos**

México-Miami Guadalajara –Los Angeles
Viaje Redondo USD Viaje Redondo USD

\$ 368.0	74.9%	\$ 294	67.1%
\$ 30.0	6.1%	\$ 40	9.1%
\$ 15.9	3.2%	\$ 13.36	3.0%
\$ 24.8	5.1%	\$ 38.8	8.9%
\$ 51.0	10.4%	\$ 51.2	11.7%
\$ 1.3	0.3%	\$ 1.00	1.2%
<hr/>		<hr/>	
\$ 491.16		\$438.36	
<hr/>		<hr/>	

Ingresos

Las tasas del IVA varían del 2.75% al 16%, dependiendo del origen y el destino de los pasajeros sobre la tarifa

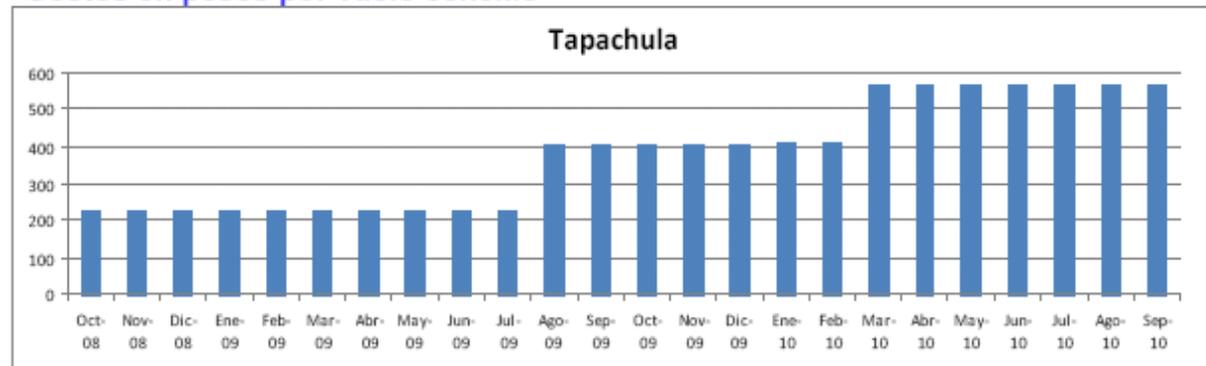
Incrementos TUA

4. Las Tarifas de Uso de Aeropuerto (TUA) han sufrido incrementos mensuales. Comprobante conformado por 78 impresiones.

El costo es diferente por cada aeropuerto en la República Mexicana, los incrementos han sido hasta del 300% en el último año en al caso mas severo Tapachula.

MERCADO	TUA	Cuota Seguridad
TAPACHULA	\$565.0	\$23.0
MINATITLAN	\$458.0	\$34.7
SAN LUIS POTOSÍ	\$362.0	\$20.9
ZACATECAS	\$359.0	\$18.0
DURANGO	\$342.0	\$23.7
REYNOSA	\$333.0	\$23.3
TAMPICO	\$322.0	\$18.0
HERMOSILLO	\$312.0	\$20.9
LA PAZ	\$305.3	\$27.8
BAJIO -LEON-	\$305.1	\$20.9
TORREON	\$301.0	\$12.0
LOS MOCHIS	\$299.3	\$20.9
CIUDAD JUAREZ	\$295.0	\$26.0
GUADALAJARA	\$290.0	\$12.8
MEXICALI	\$288.6	\$27.8
CULIACAN	\$286.0	\$22.4
ACAPULCO	\$284.0	\$34.0
CHIHUAHUA	\$281.0	\$31.2
MORELIA	\$280.7	\$29.0
COZUMEL	\$275.5	\$19.3
OAXACA	\$272.0	\$18.9

Ejemplos de Costos de TUA
Costos en pesos por vuelo sencillo



Conclusiones y Recomendaciones

- Fundamentar los acuerdos bilaterales en principios de equidad y reciprocidad en términos de volumen y valor de mercado
- Regularizar proceso de asignación de *Slots* en el AICM
- Ampliar y mejorar infraestructura aeroportuaria
- Mejorar competitividad internacional en costos y eficiencia
- Agilizar el proceso de conexión de pasajeros internacionales en México
- Apoyo de la SRE y la SHCP para flexibilizar los procesos de aduana y migración para pasajeros en conexión
- Igualdad de condiciones competitivas para todos los participantes en todos los rubros principalmente en seguridad aérea e impactos ambientales