

2420



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
" ARAGON "

LA PLANEACION Y LOS SERVICIOS AERONAUTICOS EN MEXICO: 1982 - 1988

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

MIGUEL ZAMORA GARCIA

FALLA DE ORIGEN

MEXICO, D. F.

DICIEMBRE 1989



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

INTRODUCCION	4
MARCO CONCEPTUAL	
A. ASPECTOS GENERALES	10
B. LA IMPORTANCIA DE LA PLANEACION EN EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS AERONAUTICOS EN MEXICO	19
CAPITULO I. DESCRIPCION	
A. IMPORTANCIA ECONOMICA Y SOCIAL DEL TRANSPORTE - AEREO	25
1. Importancia del Transporte Aéreo en la estra tegia del desarrollo nacional	25
2. La aviación y el desarrollo económico	27
3. Transporte Aéreo y Turismo	29
B. CARACTERISTICAS GENERALES	31
1. Marco regulatorio y organización institucio- nal del Subsector Transporte Aéreo	31
2. Esquema rector del Sistema Nacional de Trans- porte Aéreo	35
CAPITULO II. SITUACION ACTUAL DE LOS SERVICIOS DE TRANS- PORTE AEREO	
A. SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO	47
1. Servicio de pasajeros	48
a) Transporte Aéreo Internacional	50
b) Transporte Aéreo Nacional	53
c) Líneas Aéreas Troncales	54
d) Líneas Aéreas Regionales	57

2. Equipo de Vuelo	58
3. Servicio de Carga	59
B. INFRAESTRUCTURA Y MOVIMIENTO AEROPORTUARIO	61
C. MANTENIMIENTO E INDUSTRIA AERONAUTICA	65
D. CAPACITACION Y RECURSOS HUMANOS	68
E. REGULACION Y ADMINISTRACION	70
1. Regulación	70
2. Administración	72
F. FINANCIAMIENTO	75

CAPITULO III. PROGRAMACION, 1989-1994.

A. OBJETIVOS GENERALES	79
B. ESTRATEGIAS GENERALES	81
C. MARCO PROGRAMATICO	84
1. Objetivos	84
2. Estrategias	89
3. Líneas de Acción	93
D. CONSIDERACIONES FINALES	96
1. Servicios de Transporte Aéreo	96
2. Infraestructura Aeroportuaria	100
3. Mantenimiento e Industria Aeronáutica	102
4. Capacitación y Recursos Humanos	103
5. Organización y Administración	104

CONCLUSIONES	105
--------------------	-----

NOTAS	110
BIBLIOGRAFIA	117

INTRODUCCION

INTRODUCCION

Los servicios aeronáuticos en México han mostrado, durante los últimos años, una evolución dinámica y un rápido crecimiento en lo referente al tamaño de su parque aeronáutico, en la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, en el crecimiento de los sistemas de ayudas a la navegación aérea y en la ampliación de la cobertura de sus mercados. Sin embargo, en fechas más recientes, se vió frenado el crecimiento y desarrollo que los había caracterizado, por lo que se han instrumentado diversos mecanismos para fomentar su recuperación.

El interés por planear el futuro desarrollo de dichos servicios se origina en la necesidad de concebir integralmente un Sistema de Transporte Aéreo con bases sólidas e independientes, ya que si se le dejara evolucionar libremente, se restringiría su efecto en el desarrollo económico nacional. Por lo tanto, la planeación del desarrollo de los servicios aeronáuticos puede definirse como el proceso mediante el cual se proponen objetivos, estrategias y acciones para fortalecer y mejorar el Sistema de Transporte Aéreo con apego al desarrollo económico. En este sentido, planear significa proceder, ante todo, con ajuste a los propósitos nacionales y adecuación a los factores internos y externos que condicionan la evolución del país y de los servicios aeronáuticos en particular.

En este contexto, y a fin de valorar correctamente el escenario de transición por el que cursa el transporte aéreo en nuestro país, luego de la quiebra de la empresa Aeronaves de México en abril de 1988, situación que ha conducido a efectuar modificaciones de fondo en la estructuración de dichos servicios, orientándose bajo nuevas condiciones de operación y desarrollo, para los fines específicos en materia de planeación resulta importante tener en cuenta las condiciones de evolución de tales servicios durante 1970-1987. A este respecto, se pueden detectar tres grandes períodos:

1. De 1970 a 1976 el transporte aéreo experimenta un crecimiento espectacular derivado, principalmente, por la apertura de nuevos mercados y la adopción de equipos turborreactores, así como por el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.
2. De 1977 a 1982 la tendencia al crecimiento se origina, fundamentalmente, por la existencia de un entorno económico favorable.
3. De 1983 a 1987 se detecta una drástica contracción en los servicios aéreos, impactada desfavorablemente por la recesión de la actividad económica, por el agravamiento de los niveles inflacionarios y por el incremento de los costos de operación, entre otros factores.

Por otra parte, debemos reconocer que uno de los rasgos principales que caracterizarán al proceso de planeación en nuestro país durante los próximos años, evidentemente, será la necesidad de lograr la modernización de las estructuras productivas. Dicha modernidad, de carácter nacionalista y popular, mantiene como objetivos principales el fortalecimiento de la independencia y soberanía nacionales, así como la elevación de las condiciones de vida de la población en general. Adicionalmente, y considerando la grave situación que priva en México, los trabajos en materia de planeación deberán tener en cuenta, además de los problemas económicos, políticos y sociales existentes, dos factores indispensables para lograr dicha transformación:

- el diálogo, y
- la concertación.

Una vez situados en este contexto, y refiriéndonos exclusivamente a la actividad aérea, se hace necesario establecer la participación de dicho subsector en la actividad nacional y fijar su relación con los diferentes sectores.

Como sabemos, las actividades del sector agropecuario y forestal requieren de un efectivo apoyo mediante la consolidación de una adecuada red de transporte que pueda abastecer con oportunidad y eficiencia a los centros de consumo. La actividad pesquera, por su parte, requiere de una estrecha coordina

ción intermodal para el transporte de sus productos. El sector industrial necesita que el flujo de bienes y personas se realice con rapidez y a bajo costo. La actividad turística constituye un mecanismo a través del cual se establece una mayor vinculación del país con el resto del mundo, de ahí la importancia del apoyo del subsector aéreo para establecer los enlaces adecuados de comunicación nacional e internacional. Finalmente, - con respecto al Sistema Educativo Nacional, es necesaria una estrecha coordinación para lograr la formación y capacidad de los recursos humanos requeridos para fortalecer las actividades del subsector.

Ante tales circunstancias, se hace evidente la necesidad de fortalecer los mecanismos de coordinación en la elaboración de los diferentes programas sectoriales, fomentar la integración entre los sistemas de planeación estatal y nacional y profundizar en las acciones de concertación entre autoridades, prestadores de servicio y usuarios, así como entre los diversos sectores que participan en la actividad aérea.

Con el fin de ofrecer opciones para resolver la problemática que ha enfrentado el subsector aéreo en los últimos años, y basándonos en el hecho de que un manejo eficiente de la planeación permitiría el sano desarrollo de los servicios aeronáuticos e incrementaría el apoyo a los sectores restantes y al país en general, el presente trabajo establece, con las limita

ciones del caso y dentro del marco de la planeación, las condi
ciones que a nuestro entender sentarían las bases para la recu
peración y desarrollo autosuficiente del subsector aéreo.

En este sentido, y para situarnos en el marco anteriorment
te mencionado, se hace referencia a los principales trabajos
en materia de planeación instrumentados en nuestro país, desde
la etapa postrevolucionaria hasta nuestros días. Como complem
ento del marco conceptual, se indica la importancia que pres
enta la planeación en el desarrollo de la actividad aeronáutic
ca, destacando las acciones que deberán ponerse en práctica par
a lograr su desarrollo y mencionando los beneficios que tales
medidas acarrearían.

Posteriormente, en el capítulo primero, se determina la
importancia del transporte aéreo en el desarrollo nacional y
su relación especial con el turismo, además de mencionar el
marco regulatorio y la organización institucional del subsect
or aéreo, así como las bases del Esquema Rector que norman su
funcionamiento.

En el capítulo segundo se hace referencia a la situación
actual que caracteriza al subsector aéreo, determinando la pro
blemática de cada uno de los rubros que integran a dicho subs
ector y detectando los principales requerimientos del mismo.

El capítulo tercero, por otra parte, se avoca a establecer los objetivos y estrategias generales que deberán regir de manera global la actividad aérea, además de fijar los objetivos, estrategias y líneas de acción que han de instrumentarse en forma específica. Adicionalmente, a manera de síntesis, se mencionan las principales necesidades de los servicios de transporte aéreo, infraestructura aeroportuaria, mantenimiento e industria aeronáutica, capacitación y recursos humanos, así como de la organización y administración del subsector aéreo.

Finalmente, se establecen las conclusiones que complementan al presente trabajo y se determinan los lineamientos que caracterizarán el futuro desarrollo de los servicios aeronáuticos en México.

MARCO CONCEPTUAL

A. ASPECTOS GENERALES.

Referirse a la planeación implica asociar, de manera inmediata, la programación del desarrollo económico de los pueblos, objetivo principal de la política económica. En este sentido, el manejo de la planeación en países como el nuestro, representa la oportunidad de canalizar adecuadamente los escasos recursos disponibles, a la vez que permite el ordenamiento sistemático de los requerimientos, prioridades y acciones futuras.

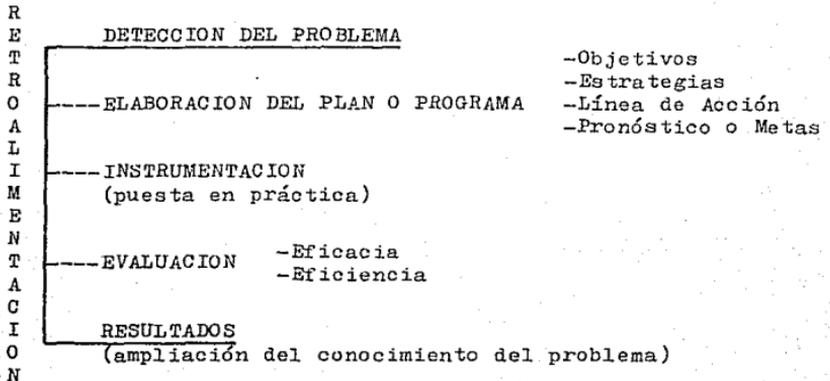
Como sabemos, la utilización de los mecanismos de planeación por parte de los países capitalistas empezó a ser práctica común a partir de la segunda mitad de la década de los 40's ya que antes sólo se usaba en los países de tipo socialista. Durante esta etapa, y como consecuencia del entorno económico, político y social, el enfoque que caracterizaba a dichos planes era el de ofrecer diversas opciones para alcanzar la reconstrucción y evolución económica. Asimismo, debe reconocerse que las múltiples aplicaciones que éstos presentan en nuestros días, superan la esfera económica. (1)

Con respecto a la planeación, podemos mencionar una serie de características que la definen:

-Flexibilidad en su aplicación, ya que abarca los más variados problemas, o bien, se concentra en un sólo grupo de ellos.

- Se considera un instrumento de orientación, ya que no actúa de manera específica, debido a que no brinda instrucciones determinantes ni ordenamientos detallados.
- Es una materia complicada, ya que ocasiona costos y beneficios políticos, económicos y sociales.
- Presenta perspectivas de ampliación a diversos campos de acción.

En su forma más simple, el proceso de planeación se representa de la siguiente manera:



Por otra parte, el método de la planeación presenta alcances y limitaciones que afectan su ámbito de acción, por lo que no debe considerársele un catálogo de respuestas a todas las preguntas posibles o como una panacea que resuelva cualquier problema. Sin embargo, debidamente ejecutado, puede concebirse como un instrumento de transformación y cambio social, mediante la activa participación de los ciudadanos, la iniciativa individual, la acción colectiva, la responsabilidad propia y la observancia de objetivos de índole económico, financiero, político, social y cultural. (2)

En México, los trabajos en materia de planeación muestran antecedentes que se remontan a la etapa postrevolucionaria. Sin embargo, su elaboración e instrumentación en forma sistemática comenzó a mostrar avances sustantivos durante los últimos años. A continuación se presenta, en forma cronológica y de manera general, la evolución que ha tenido la planeación en nuestro país. (3)

-En 1928 se crea el Consejo Económico Nacional, con la finalidad de señalar lineamientos en materia de política económica.

-Promulgación, en 1930, de la Ley sobre Planeación General de la República. Dicha ley estaba destinada a organizar y dirigir, en forma conjunta, las actividades de diversas

dependencias del sector público.

- En 1933 se formula el primer Plan Sexenal, elaborado por técnicos del Gobierno Federal y la Comisión de Programas del Partido Nacional Revolucionario (posteriormente denominado PRI). Con este plan se pretendía estimular el crecimiento económico y solucionar los problemas de origen externo que acompañaron a la depresión de 1929.

- Durante 1942 se establecieron la Comisión Federal de Planeación Económica, para incrementar y mejorar la información estadística disponible, y el Consejo Mixto de Economía Regional, cuyo objetivo era fomentar el estudio de problemas económicos de las más importantes zonas del territorio nacional.

- En el período 1941-1946 se elaboró el segundo Plan Sexenal, por parte de un grupo técnico de la Secretaría de Gobernación, que buscaba profundizar en los problemas relacionados con la planeación de la economía y la coordinación entre las dependencias responsables de este campo.

- Durante 1947 se crea la Comisión Nacional de Inversiones, con base en la Ley para el Control de los Organismos y Empresas del Estado, para determinar las repercusiones de la inversión pública en el proceso de crecimiento del

país.

- En 1953 se elabora, por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, un Plan de Inversiones del Sector Público con proyecciones a 1958. Para el análisis de esta información, en 1954, la Comisión de Inversiones se constituye en un organismo de apoyo directo a la Presidencia, con el fin de fortalecer la investigación en la materia.

- A finales de 1958 se crea la Secretaría de la Presidencia con la finalidad de institucionalizar la coordinación de la política de inversiones del Gobierno, integrándola -- con los demás aspectos de la política económica. En este sentido, la Comisión de Inversiones se incorpora a la Secretaría como Dirección de Inversiones Públicas y, además, se crea una Dirección de Planeación.

- En marzo de 1962 se constituye la Comisión Intersecretarial, integrada por las Secretarías de la Presidencia y de Hacienda y Crédito Público, y se le encomienda la formulación de planes y programas para el desarrollo económico y social del país a corto y largo plazo. En este contexto, se elabora un documento titulado: México, Plan de Acción Inmediata 1962-1964, que tenía como objetivo principal acelerar el crecimiento económico e incluía

proyecciones para toda la economía nacional.

-Durante los años de 1964-1970 se reestructura la Secretaría de la Presidencia a fin de centralizar las funciones de planeación más importantes y establecer las directrices fundamentales de dicho proceso. En este período, la Comisión Intersecretarial elabora el Programa de Desarrollo Económico y Social de México 1966-1970, que contenía metas generales y mecanismos de reforma administrativa necesarios para darles viabilidad. Con base en dicho documento, se fijaron metas y necesidades de financiamiento para los sectores agropecuario y pesquero, industrial, comunicaciones y transportes y bienestar social. Además, se establecía una Comisión de Administración Pública para complementar las tareas de planeación y facilitar la coordinación de políticas entre dependencias.

-En 1971, y con la finalidad de hacer de la planeación una labor participativa, se crearon unidades de programación en cada una de las dependencias gubernamentales, organismos descentralizados y empresas de participación estatal. Asimismo, en un intento de proporcionar un marco general a las actividades específicas de cada dependencia, se estableció la formación de grupos de análisis integrados por representantes de los sectores privado y social, y las políticas aplicadas se fijaron a nivel sectorial,

creándose Comisiones específicas para cada sector, integradas por representantes de los diversos organismos y dependencias relacionadas con el ramo.

-En julio de 1975 el Partido Revolucionario Institucional (PRI) convocó a los diversos sectores para la elaboración del Plan Básico 1976-1982, el cual sería directriz para su candidato a la Presidencia de la República. El plan se consideraba un instrumento orientador del desarrollo global y tenía como objetivo principal alcanzar un mejor nivel de vida para toda la población, así como dar continuidad y coherencia a la acción del Estado y fijar bases de colaboración y entendimiento entre todos los sectores económicos del país.

-En los primeros días de 1980, mediante decreto presidencial del 15 de abril, se aprobó el Plan Global de Desarrollo 1980-1982. Este documento, integrado por la Secretaría de Programación y Presupuesto, establecía los objetivos nacionales del desarrollo económico y social, el marco global de la economía en el que habrían de procurarse dichos objetivos y las estrategias políticas, metas, recursos y acciones mediante las cuales se buscaría su cumplimiento en los ámbitos nacional, regional y sectorial. Asimismo, de conformidad con el plan, el Gobierno Federal regularía y coordinaría sus acciones de desa

rrollo económico y social mediante la concertación con los sectores social y privado. Debe recalcarce la valiosa aportación de los diversos planes sectoriales elaborados por las Unidades de Planeación de las diferentes dependencias, elementos indispensables para la tarea de integración programática, ya que gracias a ellos fue posible afinar diagnósticos, normar decisiones y alcanzar la visión de conjunto. (4)

-En enero de 1983 entra en vigor la Ley de Planeación decretada por el Ejecutivo Federal, cuyos objetivos principales eran establecer las normas y principios básicos conforme a los cuales se sustentaría la planeación del desarrollo económico nacional, y encauzar, en función de ésta, las actividades de la administración pública. En este contexto se presenta, en mayo del mismo año, el Plan Nacional de Desarrollo para el período 1983-1988, integrado con base en los diferentes planteamientos postulados en los Foros de Consulta Popular, establecidos para dar atención a las opiniones de los sectores, organizaciones y población en general, y en los requerimientos de la Nación, conteniendo las directrices que -- guiarían el desarrollo integral del país y estableciendo las metas y objetivos políticos, sociales, culturales y económicos. (5)

Finalmente, como resultado del proceso de planeación nacional que se ha venido desarrollando mediante la participación de los diversos grupos sociales y privados, y para dar cumplimiento a los requerimientos de la legislación aplicable en la materia, el Ejecutivo Federal dió a conocer el 31 de mayo del año en curso el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, documento que, al igual que los anteriores, establece los lineamientos económicos, políticos, sociales y culturales que regirán los destinos de nuestro país en los próximos años.

B. LA IMPORTANCIA DE LA PLANEACION EN EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS AERONAUTICOS EN MEXICO.

La economía internacional ha presentado, en los últimos años, una serie de ajustes y adecuaciones a las nuevas condiciones existentes a nivel mundial. Debe mencionarse, en forma particular, que el principal cambio registrado dentro de la economía internacional ha sido el dinámico crecimiento del sector servicios, situación que ha acelerado el cambio tecnológico y la automatización de múltiples procesos productivos. (6)

En nuestro país, con el fin de adecuarse a dichos cambios, que de una u otra forma afectan a nuestra economía, se ha manejado una política de apertura al exterior y se han adoptado una serie de medidas de suma importancia, entre las que destaca el establecimiento del sector exportador como motor del desarrollo económico. Con respecto a los servicios, y como consecuencia del dinamismo que éstos han presentado a nivel interno, se ha incrementado su participación dentro de las políticas manejadas para fomentar el desarrollo nacional. (cuadro 1)

En este contexto, la labor en materia de planeación muestra renovada importancia si consideramos que las decisiones que han de tomarse, deberán estar basadas en concienzudos análisis que tomen en consideración las posibles ventajas y desventajas que éstas acarrearían, a fin de que las medidas que

se han adoptado para lograr una mejor adecuación de nuestro país al entorno internacional, presenten resultados que nos sean favorables. (7)

Como veremos, los servicios desempeñan una función mucho más importante en el proceso de desarrollo de lo que indica su contribución directa al PIB. Debido a sus vínculos con otras actividades, los servicios pueden afectar de manera espectacular los resultados generales en materia de desarrollo. Adicionalmente, siempre se ha reconocido que los servicios son un sector clave de la economía en el que, tradicionalmente, los gobiernos han participado activamente. De ahí que toda política en materia de servicios tendrá que conciliar distintos objetivos sociales, políticos y estratégicos, además de establecer prioridades entre éstos, ya que de no apreciarse debidamente la función de los servicios en el proceso de desarrollo, se dará insuficiente atención a una evaluación de los costos y beneficios de distintas posibilidades de política en materia de servicios.

Debemos considerar además que, en el caso de algunos servicios, factores como la seguridad nacional (específicamente en los servicios de transporte aéreo y las comunicaciones aéreas y marítimas), la protección de los valores culturales, la protección de las industrias incipientes y la reducción de la dependencia, son primordiales al determinar la política

que debe utilizarse en cuanto a los servicios. Adicionalmente, resulta llamativo que a nivel interno en casi todas las economías el sector de los servicios está altamente reglamentado, no sólo por razones de seguridad nacional sino también como protección al consumidor (por ejemplo, el control de las tarifas de los servicios públicos).

Ante tales perspectivas, el papel que jugarán los servicios de transporte aéreo será de capital importancia para el funcionamiento eficiente de la política económica. A este respecto, y refiriéndonos específicamente al caso de los servicios de transporte aéreo, consideramos pertinente establecer una serie de recomendaciones que fortalecerían su operación, además de apoyar el crecimiento del sector servicios y de la economía nacional en su conjunto.

Primeramente, se hace indispensable efectuar la revisión del marco regulatorio de la actividad aérea, a fin de adecuarlo a las necesidades actuales que exigen un desarrollo eficiente de los servicios aeronáuticos, elevados niveles de productividad, competitividad y calidad de servicio.

En forma paralela, se debe propiciar la modernización y libre desarrollo de los servicios aéreos, para contrarrestar las tendencias proteccionistas que han caracterizado a los servicios en los últimos años. Adicionalmente, se debe permitir -

y promover la libre participación de los agentes productivos en dicha actividad, a fin de alentar su desarrollo en forma au
tosuficiente.

Asimismo, se deberán incrementar las negociaciones bilate
rales y multilaterales abarcando aspectos como la capacitación
y la investigación, el financiamiento externo, la transferen-
cia de tecnología adecuada y la asistencia técnica.

De la misma manera, es necesario propiciar la adecuación
de los servicios aeronáuticos al avance tecnológico, a fin de
agilizar la prestación de tales servicios e incrementar, al
mismo tiempo, la interrelación con otros tipos de servicios al
ternos, especialmente los vinculados al turismo.

Con respecto a la industria aeronáutica nacional y al es-
tablecimiento de nuevos talleres de mantenimiento mayor y gene
ral, y considerando la escasa disponibilidad de recursos inter
nos, aspecto clave en una industria que, como la aeronáutica,
en su fase más avanzada de fabricación de aeronaves, se distin
gue por ser de alta tecnología e intensiva en capital, resulta
ría conveniente estudiar a fondo la participación de la Inver-
sión Extranjera Directa en esta actividad, determinando la me-
jor forma de utilizarla en el futuro desarrollo de la misma.

Con el fin de incrementar el apoyo a las actividades tu-

rísticas, y tomando en consideración la orientación hacia los mercados externos, se deberán establecer políticas que tomen en cuenta la íntima relación existente entre líneas aéreas, cadenas hoteleras, agencias de viajes y otros servicios conexos a nivel nacional e internacional.

Para satisfacer la demanda de servicios y apoyar el desarrollo económico y social, los transportes, y particularmente el transporte aéreo, necesitan crecer en forma congruente con la actividad económica general y con las necesidades de transporte de los demás sectores, en un marco de descentralización económica, a fin de garantizar acciones coherentes con las políticas y objetivos nacionales. De ahí que el programa del subsector aéreo deba prever necesidades futuras de los sectores agropecuario, pesquero, industrial, comercial, educativo y turístico.

En materia de concertación y coordinación, se deberá contemplar la participación de todos los sectores en las etapas de formulación, ejecución, control y evaluación, especialmente de los sectores social y privado en el desarrollo de la infraestructura y en la prestación de los servicios aéreos de tipo troncal, regional y no regular, y de las entidades y dependencias de la Administración Pública Federal vinculadas estrechamente con el subsector aéreo, en lo referente al mantenimiento aeronáutico y al desarrollo de la industria aeronáutica nacio-

nal.

Con respecto a los beneficios, baste mencionar que en materia de comercio exterior, por ejemplo, el apoyo de la transportación aérea representa un factor importantísimo para el desarrollo de las exportaciones mexicanas, por lo que el uso de esquemas de transportación intermodal incrementaría las posibilidades exportadoras de nuestro país, al permitir la reducción de costos y tiempos de traslado. Esto originaría que la producción nacional pudiera enfrentar a la producción extranjera no sólo en el mercado interno, sino también en el internacional.

Por otra parte, el establecimiento de una industria aeronáutica nacional orientada al exterior, así como un eficaz funcionamiento de talleres de mantenimiento, permitirían realizar exportaciones de dichos servicios, situación que equilibraría la elevada importación de servicios que realiza nuestro país, considerando que nuestra industria está restringida a las fases de operación, conservación y mantenimiento.

Únicamente mediante la puesta en práctica y oportuna realización de las medidas anteriores, así como de un efectivo proceso de planeación que contemple las necesidades que presenta el subsector, se podrá avanzar en el desarrollo de los servicios aeronáuticos de México.

Cuadro 1.

EVOLUCION DEL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
1 9 7 1 - 1 9 8 8
Tasa Media Anual de Crecimiento
(Con base en precios constantes de 1980)

PRODUCTO INTERNO BRUTO FOR NIVELES DE PARTICIPACION	TASA MEDIA ANUAL			TASA HISTORICA
	1976-71	1982-77	1988-83	1988-71
PIB TOTAL	6.6	6.7	0.8	4.1
SECTOR SERVICIOS	6.7	6.9	0.5	4.1
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	11.6	8.6	1.8	6.6
COMUNICACIONES	16.1	14.7	6.6	11.4
Correos	1.2	12.8	2.7	5.2
Telégrafos	-2.9	2.3	4.3	0.6
Teléfonos	19.3	15.2	4.7	13.8
Otros servicios	7.8	13.6	10.3	10.8
TRANSPORTES	10.8	7.4	1.4	5.9
Ferroviario	12.3	2.5	-3.3	6.9
Automotor de pasajeros	7.9	1.5	-0.5	3.9
Automotor de carga	10.2	11.2	1.2	6.5
Transporte por agua	4.8	18.4	-0.2	8.6
TRANSPORTE AEREO	25.1	0.7	10.3	8.6
Conexos al transporte	11.6	7.7	3.4	7.3

NOTA: Los parciales de los sectores Comunicaciones y Transportes comprenden hasta 1986, exceptuando el rubro de transporte aéreo, que contempla hasta 1988.

FUENTE: Sistema de Cuentas Nacionales, INEGI. S.P.P.

I. DESCRIPCION

I. DESCRIPCION

A. IMPORTANCIA ECONOMICA Y SOCIAL DEL TRANSPORTE AEREO.

1. Importancia del Transporte Aéreo en la estrategia del desarrollo nacional.

El transporte aéreo forma parte del Sistema Integral de Transportes y conjuntamente con las Comunicaciones conforman la infraestructura general de la nación, prerequisites indispensables con vistas a propiciar el desarrollo social y económico del país. En general, por sus características especiales, el transporte aéreo juega un papel importante en materia de integración y desarrollo económico, y por su carácter internacional atañe a la soberanía nacional, además de ser un vehículo para vincularnos con el exterior. (8)

En el ámbito del desarrollo económico nacional el transporte aéreo cumple una doble función:

- como actividad que ofrece servicios a otros sectores económicos, y
- como instrumento que articula a las regiones del país y facilita la integración de la población.

En esta forma, al satisfacer las necesidades de enlace, movimiento y traslado de bienes y personas de los diversos sectores económicos y regionales del país, el transporte aéreo contribuye a mejorar la atención de las necesidades básicas de la población y propicia la descentralización de la vida nacional.

En su faceta internacional, el transporte aéreo supone inevitablemente una amplia gama de intereses que superan con mucho los límites del aspecto económico, contribuyendo a los objetivos de defensa nacional, política exterior y comercio internacional.

Además, como se mencionó anteriormente, el transporte aéreo permite nuestra vinculación con el exterior, apoyando e incentivando las corrientes comerciales de turismo, y facilitando la apertura desde y hacia los mercados internacionales, factores que inciden directamente en el desarrollo económico nacional.

Para satisfacer la demanda de servicios y apoyar el desenvolvimiento económico y social, los transportes, y particularmente el transporte aéreo, necesitan crecer en forma congruente con la actividad económica general y con las necesidades de transporte de los demás sectores productivos, de ahí la importancia de una efectiva planeación en las actividades aéreas.

2. La aviación y el desarrollo económico.

La evolución del transporte aéreo se lleva a cabo en un medio de compleja acción recíproca, tanto a nivel nacional como internacional, entre los distintos sectores de la economía, ya que contribuye al desarrollo económico del país y se beneficia de él.

La aviación es un factor de suma importancia en el desarrollo económico, ya que fomenta el turismo y los intercambios comerciales al tiempo que, al aumentar los ingresos y los niveles de producción, intensifica la demanda de servicios de tipo aéreo.

El transporte aéreo en México sólo contribuye en pequeña proporción al Producto Interno Bruto, siendo una situación generalizada en todos los países del mundo, pero este parámetro no indica el alcance total de la aviación. (cuadro 2)

El transporte aéreo contribuye al desarrollo de muchas otras actividades económicas, de hecho cumple una importante función facilitando el acceso a zonas susceptibles de ser explotadas, pero que poseen deficientes medios de comunicación por vía terrestre. Además, el transporte aéreo también ofrece beneficios intangibles, pues facilita el mantenimiento de comunicaciones y relaciones internacionales más estrechas.

El aumento de la actividad económica dá lugar a una gran demanda de servicios de aviación civil. El turismo por vía aérea, actividad atrayente pero relativamente cara, adquiere cada vez más popularidad a medida que los ingresos individuales alcanzan niveles más elevados. En este sentido, los servicios de carga aérea también podrían especializarse en los sectores de mayor crecimiento económico.

Por otra parte, la razón principal de que se afecten fondos de inversión al subsector aéreo, es para poder hacer frente al aumento de la demanda de las economías en expansión, pero también cabe señalar su potencial para la promoción activa del desarrollo económico. El subsector aéreo tiene, desde luego, que competir con los demás sectores por los escasos recursos financieros y humanos, y la distribución de los mismos entre éstos sectores supone una evaluación y una comparación de los beneficios que se obtendrán a corto y largo plazo.

CONTRIBUCION DEL TRANSPORTE AEREO AL PIR 1982-1988 Miles de millones de pesos de 1980.	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	T.M.A.C. y P.P.P. 88-83
	PRODUCTO INTERNO BRUTO TOTAL	4 831.7	4 028.9	4 296.1	4 919.9	4 725.3	4 292.9	4 806.4
SECCION SERVICIOS	2 941.2	2 874.6	2 967.0	3 005.0	2 916.0	2 945.9	2 946.9	0.5
% del PIR Total	60.9	62.1	61.9	61.1	61.7	61.5	61.3	61.0
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	290.9	283.4	297.9	306.3	295.8	302.5	310.5	1.8
% del PIR Total	6.0	6.1	6.2	6.2	6.3	6.3	6.5	6.3
% del Sector Servicios	9.9	9.9	10.0	10.2	10.1	10.3	10.5	10.2
TRANSPORTES	254.5	247.3	260.1	268.4	254.1	258.2	264.6	1.4
% del PIR Total	5.3	5.4	5.4	5.5	5.4	5.4	5.5	5.4
% del Sector Servicios	8.7	8.6	8.8	8.9	8.7	8.8	9.0	8.8
% de las Comunicaciones y Transportes	87.5	87.3	87.3	87.6	85.9	85.4	85.2	86.5
TRANSPORTE AEREO	8.0	6.0	10.2	9.9	9.5	10.2	9.8	10.3
% del PIR Total	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2
% del Sector Servicios	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3	0.4	0.3	0.3
% de las Comunicaciones y Transportes	2.8	2.1	3.4	3.2	3.2	3.4	3.3	3.1
% de los Transportes	3.1	2.4	3.9	3.7	3.7	4.0	3.7	3.6

T.M.A.C. = Tasa Media Anual de Crecimiento.
P.P.P. = Participación Promedio del periodo.
FUENTE : Sistema de Cuentas Nacionales, INEGI, S.P.P.

Cuadro 2.

3. Transporte Aéreo y Turismo.

En las interrelaciones que establece el transporte aéreo con otros sectores económicos destaca, por su alto grado de correlación, su estrecha liga con la actividad turística, especialmente con el turismo internacional. En esta simbiosis económica el transporte aéreo juega un papel de apoyo y estímulo para el desarrollo del turismo; recíprocamente, las necesidades de crecimiento de este sector impulsan al transporte aéreo a ampliar los servicios y la cobertura de sus mercados. El beneficio es mutuo y su impacto contribuye al desarrollo económico del país.

La actividad turística ha sido objeto, y lo seguirá siendo, de una atención prioritaria a fin de aprovechar al máximo sus características especiales:

-Es altamente generador de empleos. En los últimos diez años ha mantenido, en promedio anual, ocupación para 1.7 millones de empleados, tanto en servicio directo como en forma indirecta. (9)

-Es una importante fuente de divisas, y su saldo comercial externo, tradicionalmente de signo superávitario, contribuye al equilibrio de la cuenta corriente de balanza de pagos. Entre 1970 y 1988 ha participado con el 22%

del total de ingresos externos por concepto de exportación de servicios. (10)

-Genera un efecto multiplicador importante en otras ramas económicas y significa una alternativa de desarrollo regional.

-Representa una vía ágil para la redistribución del ingreso.

-Genera alternativas ocupacionales al desarrollar corrientes de comercio de gran diversidad y variedad.

Por su parte, el transporte aéreo contribuye con una porción importante de la demanda turística y, concretamente, con el mercado turístico internacional.

-El transporte aéreo interna al país la mayor proporción de turistas extranjeros. En los últimos diez años ha captado en promedio el 62% de los viajeros receptivos y ha tendido a incrementar su participación. (11)

-A su vez, los turistas por vía aérea han generado en promedio, en los últimos diez años, el 80% de los ingresos por turismo. Asimismo, contribuye a fomentar los destinos turísticos nacionales. (12)

B. CARACTERISTICAS GENERALES.

1. Marco regulatorio y organización institucional del sub sector transporte aéreo.

Regulación.

El marco regulatorio referido al transporte aéreo encuentra sus fundamentos en diversos artículos constitucionales (art. 27, art. 32 y art. 73) y en Leyes y Reglamentos relacionados con la actividad aérea. En este contexto, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como sus respectivos reglamentos, norman y regulan las funciones relativas a infraestructura, servicios y comunicación delegadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (13)

Organización.

En el lapso comprendido entre 1983 y 1987 el transporte aéreo se estructuró en el ámbito nacional por diversas entidades públicas, privadas y sociales que intervinieron en la actividad aeronáutica, constituyendo el Subsector Transporte Aéreo en donde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) norma y regula el desarrollo del transporte aéreo, forma al personal

técnico aeronáutico y certifica la capacidad física y psíquica del personal en funciones.

Asimismo, por conducto de la Dirección General de Aeropuertos, diseña y construye las obras de infraestructura aeroportuaria y por vía del órgano desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), proporciona los servicios de ayudas a la navegación aérea. A su vez, los organismos descentralizados Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y Transporte Aéreo Federal (TAF) tienen a su cargo, respectivamente, la administración, operación y conservación de las principales terminales aéreas del país, y la transportación aérea oficial.

Las empresas de participación estatal mayoritaria, Aeronaves de México y Compañía Mexicana de Aviación, cubren los servicios troncales de transportación aérea nacional e internacional y Turborreactores, S.A. repara las turbinas empleadas por las aeronaves de vuelo a reacción de las dos empresas nacionales.

Además concurren en la actividad aérea diversas entidades privadas que cubren la operación de aviación regional y de taxis aéreos, así como empresas extranjeras que comunican al país con el exterior, talleres de reparación y mantenimiento, empresas de fabricación de aeronaves, centros privados de capa

citación y adiestramiento técnico aeronáutico y entidades del ámbito social que, organizadas como cooperativas de servicios, participan en la actividad aérea, ya sea en el transporte o en trabajos aéreos. (esquema 1)

En el ámbito internacional, la aviación mexicana se encuentra vinculada a tratados internacionales relativos a los servicios de transporte aéreo, tal como lo establece la Ley de Vías Generales de Comunicación la cual reconoce, como norma obligatoria aplicable a las actividades de navegación aérea en nuestro país, los tratados y convenios internacionales en complemento de la propia Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. (14)

Además, desde 1944, México participa en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo especializado en la esfera del transporte aéreo internacional, dependiente y reconocido por la ONU. La OACI, con sede en Montreal, congrega actualmente a 160 estados y, entre otras funciones, custodia el régimen jurídico aeronáutico internacional y apoya la adopción de disposiciones reglamentarias uniformes para facilitar el transporte aéreo y reforzar la seguridad de las operaciones aéreas internacionales. (15)

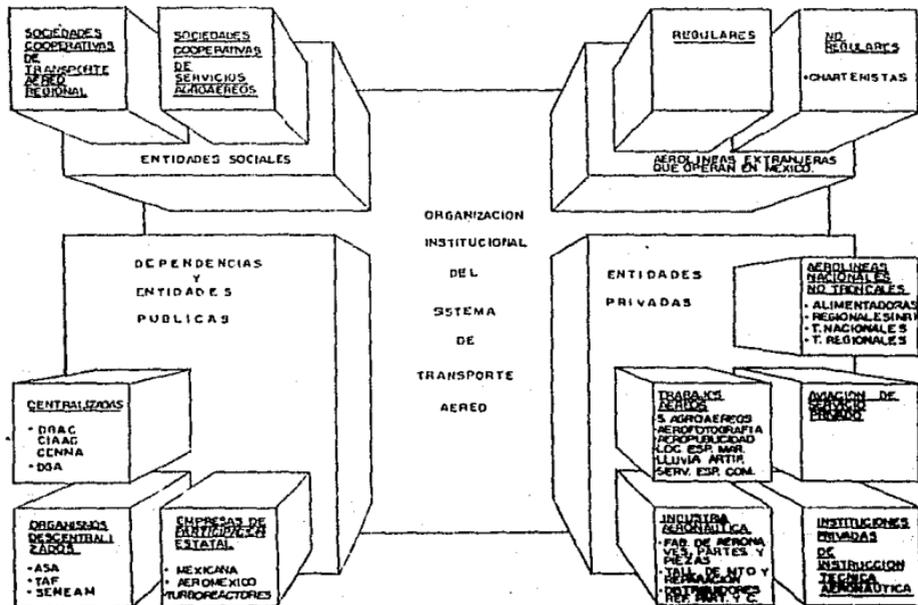
En el ámbito regional internacional, nuestro país es miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

desde 1973. Dicho organismo congrega a estados de América del Sur, América Central y del Caribe, y provee de una estructura adecuada para discutir y planear las medidas requeridas para la cooperación y coordinación regional de las actividades de - aviación civil. (16)

Por su parte, las líneas aéreas troncales participan en la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la - cual proporciona un foro adecuado a las líneas aéreas para estudiar los procedimientos comerciales destinados a facilitar el intercambio aeronáutico. (17)

Finalmente, por lo que se refiere al ámbito aeroportuario internacional, nuestro país participa en la Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles (ICAA) y en el Consejo Internacional de Operadores de Aeropuertos (AOCI). (18)

Esquema 1.



FIENTE: Sistema Integral de Transportes. S.C.T. 1988.

2. Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo.

El transporte aéreo sentó las bases de su desarrollo, con las características modernas que hoy posee, a mediados de la década de los 60's y experimentó una rápida expansión en los años 70's. En este período, las prioridades se centraron en el desarrollo de una infraestructura aeroportuaria y de los sistemas de ayuda a la navegación aérea con una cobertura suficientemente amplia, a fin de responder a las necesidades de crecimiento de la economía y de la demanda aérea. Tales prioridades eran evidentes pues se significaban como prerequisites indispensables para el desarrollo de los servicios de transporte aéreo. (19)

Paralelamente, por ese mismo período, se reforzó a las líneas aéreas troncales, Aeroméxico y Mexicana, impulsando la adopción de equipos turborreactores con lo cual se perseguían esquemas operativos modernos, eficientes y competitivos. Por otra parte, el acelerado crecimiento de las líneas aéreas troncales, que dominaron el mercado nacional de manera exclusiva, inhibió el desarrollo de otras aerolíneas, particularmente en los niveles regional y alimentador.

Sin embargo, la presencia de las empresas aéreas troncales no fue siempre garantía de un servicio adecuado y eficiente.

te, ya que los problemas de su estructura administrativa, de operación y laboral ocasionaron, a partir del inicio de los años ochenta, un acentuado deterioro del servicio y un incremento en el gasto del erario. (20)

La mayor cobertura de las líneas aéreas troncales se originó a costa de la desaparición de empresas que operaban rutas regionales de corta distancia, lo cual ocasionaba ciertos desequilibrios, principalmente en la estructura de operación de Aeroméxico, al mezclar servicios de rutas productivas con no rentables, debido al tipo de equipos aéreos que utilizaba la empresa.

Actualmente, la red de rutas atendida en forma regular, principalmente por Aeroméxico (Aerovías de México), Mexicana de Aviación y en menor escala Aerocalifornia, Aeromar, Aerocaribe y Líneas Aéreas Oaxaqueñas, presenta ciertas deficiencias de operación ya que por un lado se limita la cobertura nacional y por el otro impide un desarrollo armónico de los diversos niveles de servicio.

Asimismo, la red de rutas en su conjunto presenta una fuerte concentración de operaciones en la ciudad de México, y no se observa un sistema equilibrado en el territorio nacional congruente con el desarrollo regional que se está poniendo en marcha en algunas ciudades estratégicas por su importancia eco

nómica y de ubicación como son: Guadalajara, Monterrey, Mérida, Hermosillo y Oaxaca.

El país cuenta con una infraestructura aeroportuaria y de ayudas a la navegación aérea suficientes para garantizar la atención de la demanda actual y su evolución en la próxima década, lo que hace factible la estructuración de un esquema idóneo de operación. Asimismo, se cuenta con un sistema de transporte aéreo troncal ampliamente desarrollado, pero se requiere establecer un sistema regional y alimentador que satisfaga las necesidades de crecimiento, sea motor del desarrollo regional y se articule con los otros niveles de aviación en forma armónica y ordenada.

El mundo contemporáneo reclama cada vez una mayor eficiencia de los servicios necesarios en el desarrollo de la sociedad. A esto deben agregarse los espectaculares avances tecnológicos que se vienen presentando en los servicios aeronáuticos y que han influido en la adecuación del esquema de operaciones de las líneas aéreas.

En este contexto, y considerando que México no representa la excepción de dichos acontecimientos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes puso en marcha en abril de 1988 el Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo que, además de incluir bajo nuevos principios el desarrollo de la

aviación comercial en su conjunto, estructura en un sistema al transporte aéreo atendiendo a las características geográficas del país y a la vinculación de las regiones entre sí y con el exterior de manera racional, eficiente y rentable, sin que la prestación del servicio y su sano desarrollo incidan de manera onerosa en el presupuesto federal. (21)

La concepción completa del Esquema Rector incluye en el marco de una regulación muy flexible la definición de:

- Los criterios básicos para la operación del Sistema.
- Las bases para la conformación del Sistema.
- Las características y requerimientos del servicio público de transporte aéreo.
- La estructuración de cuadros de rutas rentables.
- La estrategia general para satisfacer la demanda de servicio.
- El esquema de centros de distribución de tráfico.

En las hojas siguientes se resumen las principales características, criterios, alcance y resultados del esquema rector.

Criterios Básicos del Esquema Rector.

- Comunicar al país a través del vínculo entre las ciudades identificadas como estratégicas para el desarrollo nacional y regional, permitiendo de manera simultánea los enlaces desde y hacia los principales centros internacionales.
- Permitir la participación de las empresas que proporcionan los distintos niveles de servicio.
- Vincular los servicios conformando un sistema integral de transporte aéreo.

Bases para la conformación del Sistema.

- Ofrecer el servicio de transportación aérea de manera eficiente.
- Disponer de una red de rutas propia a las necesidades de comunicación entre las ciudades de distinto nivel, las cuales de acuerdo con la importancia que representan para el desarrollo nacional, identificable por el volumen de tráfico anual de pasajeros, se clasifican en: ciudades estratégicas, centros de playa y ciudades medias. En este contexto, son necesarios los siguientes niveles:

- a) TRONCAL NACIONAL
- b) TRONCAL REGIONAL
- c) REGIONAL ALIMENTADOR

-El servicio troncal nacional atenderá preferentemente los centros estratégicos, de playa y ciudades medias que presenten volúmenes de tráfico importantes y que cubran las necesidades de las empresas. En este grupo se encuentran las ciudades capitales de los estados, centros industriales y comerciales, ciudades fronterizas y otras ciudades que por su situación geográfica hacen indispensable este servicio.

-El nivel troncal regional atenderá principalmente a las ciudades medias, centros de playa y ciudades estratégicas y fronterizas localizadas en una región específica previamente definida de acuerdo a la ubicación de la base de operaciones de cada una de las empresas de este tipo.

-El servicio regional alimentador atenderá las ciudades y centros con las mismas características que los niveles anteriores, sólo que en este caso las operaciones se enfocarán a los mercados y conexiones con baja demanda de tráfico o corta distancia entre puntos, por lo que su área de influencia será menor.

-El servicio internacional se proporcionará en las ciudades estratégicas o centros de playa que por su importancia en el volumen de tráfico justifiquen las operaciones y además sean contempladas en el convenio bilateral correspondiente. Con el propósito de hacer frente a la competencia de las líneas aéreas extranjeras será necesario asignar en dichos mercados, en forma preferencial, a las empresas troncales y como alternativa a las empresas regionales que por su área de influencia con las ciudades les facilite efectuar operaciones.

-Será necesario reforzar la participación de las líneas aéreas nacionales en la transportación de pasajeros internacionales, propiciando una mayor apertura a través de la promoción de nuevas conexiones al extranjero y de la incorporación de nuevos centros nacionales que brinden un potencial importante.

Alcance del Esquema de Centros de Distribución de Tráfico.

-Descongestionamiento de los aeropuertos.

-Mejora en las tarifas que cobran las aerolíneas.

-Aumento del tráfico de pasajeros.

- Mayor cobertura del servicio en las ciudades cercanas a los centros de distribución.
- Mejor servicio y mayor número de frecuencias.
- Uso de equipos más convenientes a los mercados y racionalización de la flota.

Resultados del Esquema Rector.

- Se obtiene la vinculación de los servicios de las líneas aéreas troncales con el de las líneas aéreas regionales y alimentadoras.
- Se incorporan al servicio aéreo 22 nuevas ciudades nacionales, las cuales se comunican con los principales centros regionales, obteniendo un mayor aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria existente.
- En cada uno de los centros de distribución de tráfico, se genera un número importante de nuevas conexiones, principalmente de servicio regional y alimentador, suficiente para el establecimiento de nuevas empresas con aviones de capacidad propia para el tamaño de sus mercados. En forma adicional, se incorporan al sistema 109 pares de ciudades de nueva conformación.

-Se optimiza la flota liberando un número de aviones con capacidad de 150 a 300 asientos, conveniente para poder ampliar y reforzar operaciones en los destinos internacionales. A fin de cubrir los servicios troncal, regional y alimentador, será necesario disponer en 1994 de 143 aeronaves de entre 18 y 300 asientos.

-Se asegura la solvencia de las empresas aéreas regionales y alimentadoras al permitirles incursionar en los mercados donde, por su alto potencial de tráfico, predominan las operaciones de las líneas troncales.

-Como resultado de la incorporación de nuevos centros y la reestructuración de la red de rutas troncales, se obtiene un importante incremento en el movimiento de pasajeros nacionales, respecto de la operación del esquema anterior. Asimismo, las empresas regionales y alimentadoras aumentarán su participación en el tráfico nacional, logrando un equilibrio entre las empresas que proporcionan el servicio doméstico.

-De acuerdo con los volúmenes de tráfico presentados en 1987 y las estimaciones efectuadas, la flota operaría con factores de ocupación promedio de 55% en el caso de los equipos de las empresas alimentadoras y del 65% en el de las líneas regionales y troncales.

- En el ámbito internacional, a la vez de racionalizar los recursos, se refuerza la participación de las líneas aéreas nacionales al ofrecer servicios sin escalas desde los centros de playa y de negocios con alta densidad de tráfico internacional, mayor a los 40 000 pasajeros anuales conveniente para aceptar vuelos sin escalas. Con lo anterior, también se reduce el tiempo utilizado en el traslado del público usuario entre una ciudad de nuestro país y algún destino internacional.

- Se responde a la mayor comercialización adoptada por las líneas aéreas extranjeras, al ofrecer un mayor número de servicios sin escalas y permitir la participación de las empresas regionales mexicanas en los mercados internacionales, fundamentalmente de los Estados Unidos de Norteamérica.

- Con la asignación de pares de ciudades a las empresas troncales se lograría un equilibrio en el número de pasajeros transportados, proporcional a la capacidad en el número de asientos de cada empresa.

- Con el esquema de nodos y radiales se ofrece un servicio adecuado al público usuario de las empresas regionales y alimentadoras, ya que se dispondría de un promedio de 8 frecuencias a la semana en viaje redondo. Por su parte,

el servicio troncal se atendería con un número de frecuencias entre 5 y 27 semanales, disponiendo del menor número en los mercados de nueva creación y el máximo en los centros que se encuentran en la etapa de consolidación. Un número intermedio de frecuencias se ofrecería en los mercados en crecimiento.

Conformación e integración del Servicio Aéreo no Regular al Esquema Rector.

Como parte del esquema rector, el cual se basa en la conformación de un Sistema Integral del Transporte Aéreo, se contempla el servicio aéreo no regular que se compone, principalmente, de empresas de taxi aéreo y de operadores que ofrecen sus servicios a través de vuelos no regulares en una ruta previamente establecida.

Se pretende que la operación de los taxis aéreos apoye y complemente los servicios de las líneas aéreas troncales y regionales, permitiendo elevar la eficiencia de este servicio, sobre todo en los centros nacionales turísticos y de negocios donde se desarrolla una mayor actividad económica.

Por lo que se refiere a los operadores de vuelos no regulares, se contempla que sus servicios se orienten a atender principalmente poblaciones localizadas en zonas de difícil ac-

ceso y que por tal razón constituye el medio de transporte indispensable para los usuarios, contribuyendo de este modo a la obtención de beneficios de tipo colectivo.

Con el propósito de dar respuesta a la modernización de la actividad económica contemplada por la actual administración del Gobierno Federal, el servicio aéreo no regular deberá proporcionarse bajo los siguientes criterios:

-Propiciar la libre participación del sector privado y grupos sociales, tomando en consideración la equidad en la prestación de servicios.

-Asegurar la oferta del servicio a través de su disponibilidad efectiva al público usuario.

II . SITUACION ACTUAL DE LOS
SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

II. SITUACION ACTUAL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

A. SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO.

El transporte aéreo en México es un servicio fundamental y estratégico para apoyar la modernización y descentralización del país, dadas las características orográficas del territorio nacional y las necesidades de comunicación entre distancias largas. Además, el transporte aéreo es un factor determinante para fomentar el turismo hacia México.

Actualmente, de los 5.7 millones de turistas al año el 67% se interna por vía aérea, y el potencial de crecimiento es enorme dado el atractivo turístico del país y nuestra posición geográfica para explotar el mercado turístico de Norteamérica, el más grande del mundo. Por otra parte, si tomamos en conside ración la política comercial adoptada por nuestro país, el transporte aéreo se sitúa en un nivel fundamental para favorecer la comercialización externa de los bienes y servicios producidos internamente y para apoyar el crecimiento y desarrollo económico a nivel nacional.

Cabe destacar el año de 1988 por las profundas modificaciones originadas por la puesta en práctica del Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo, el cual induce a nue vas bases para el desarrollo del subsector aéreo.

1. Servicio de pasajeros.

El transporte aéreo, después de un crecimiento explosivo entre 1970 y 1983, frenó su crecimiento llegando en 1988 a más de 15 millones de pasajeros, cifra inferior en 7% con respecto al nivel de 1982. Este comportamiento decreciente se explica en primer lugar por la quiebra de Aeroméxico, que temporalmente suspendió sus servicios aéreos y posteriormente la Sindicatura, que la sustituyó, sólo empezó a operar una porción de los mercados, pero también por una disminución en el ritmo de crecimiento de la demanda doméstica.

DIAGNOSTICO: TRANSPORTE AEREO, 1982-1988.
Millones

PASAJEROS	1982	%	1988	%	TMAC 88-82
TOTAL	16.97	100.0	15.78	100.0	-1.2
Nacional	11.24	66.2	7.34	46.5	-6.8
Internacional	5.73	33.8	8.44	53.5	6.7
<u>PASAJEROS-KM</u>					
TOTAL	21 386	100.0	25 048	100.0	2.7
Nacional	8 194	38.3	5 559	22.2	-6.3
Internacional	13 192	61.7	19 489	77.8	6.7

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

MEXICO: TRAFICO DE TRANSPORTE AEREO, 1982-1988.
Millones

	1982	%	1988	%	TMAC 88-82
TOTAL PASAJEROS	16.97	100.0	15.78	100.0	-1.2
NACIONAL	11.24	66.3	7.34	46.5	-6.9
Mexicana	6.05	35.7	4.75	30.1	-4.0
Aeroméxico	4.61	27.2	2.10	13.3	-12.3
Otras	0.58	3.4	0.49	3.1	-2.8
INTERNACIONAL	5.73	33.7	8.44	53.5	6.6
Cías. Nacionales	2.45	14.4	3.59	22.8	6.6
Mexicana	1.57	9.2	3.04	19.3	11.6
Aeroméxico	0.88	5.2	0.55	3.5	-7.5
Cías. Extranjeras	3.28	19.3	4.85	30.7	6.7
<hr/>					
% LINEAS AEREAS					
NACIONALES	13.69	80.7	10.93	69.3	-3.7
Mexicana	7.62	44.9	7.79	49.4	0.3
Aeroméxico	5.49	32.4	2.65	16.8	-11.4
Otras	0.58	3.4	0.49	3.1	-2.8
EXTRANJERAS	3.28	19.3	4.85	30.7	6.7

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

a) Transporte Aéreo Internacional.

Las líneas aéreas nacionales y extranjeras transportaron, en 1988, 8.4 millones de pasajeros desde y hacia México, y 20 mil millones de pasajeros-kilómetro que constituyen el 54 y 78 por ciento del total respectivamente. Además, ha crecido a tasas del 6.6% medio anual en los últimos seis años, como consecuencia del impulso al turismo.

MEXICO: TRAFICO INTERNACIONAL, 1982-1988.
Millones

PASAJEROS	1982	%	1988	%	TMAC 88-82
T O T A L	5.73	100.0	8.44	100.0	6.6
CIAS. NACIONALES	2.45	42.8	3.59	42.5	6.6
Mexicana	1.57	27.4	3.04	36.0	11.6
Aeroméxico	0.88	15.4	0.55	6.5	-7.5
CIAS. EXTRANJERAS	3.28	57.2	4.85	57.5	6.7

PASAJEROS-KM

T O T A L	13 192	100.0	19 489	100.0	6.7
CIAS. NACIONALES	5 545	42.0	8 189	42.0	6.7
Mexicana	3 208	24.3	6 787	34.8	13.3
Aeroméxico	2 337	17.7	1 402	7.2	-8.2
CIAS. EXTRANJERAS	7 647	58.0	11 300	58.0	6.7

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

MEXICO: TRAFICO INTERNACIONAL POR REGIONES, 1982-1988.
Millones

	1982	%	1988	%	TMAC 88-82
TOTAL PASAJEROS	5.73	100.0	8.44	100.0	6.6
NORTEAMERICA	4.94	86.2	7.47	88.5	7.1
Nacionales	2.28	39.8	3.40	40.3	6.9
Extranjeras	2.66	46.4	4.07	48.2	7.3
CENTRO Y SUDAMERICA	0.43	7.5	0.56	6.6	4.5
Nacionales	0.11	1.9	0.17	2.0	7.6
Extranjeras	0.32	5.6	0.39	4.6	3.3
EUROPA	0.34	6.0	0.39	4.6	2.3
Nacionales	0.06	1.1	0.02	0.2	-16.7
Extranjeras	0.28	4.9	0.37	4.4	4.8
ASIA	0.02	0.3	0.02	0.2	- -
<u>% LINEAS AEREAS</u>					
NACIONALES	2.45	42.8	3.59	42.5	6.6
EXTRANJERAS	3.28	57.3	4.85	57.5	6.7

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

Nuestras líneas troncales, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, lograron atender en 1988 el 43% de la demanda internacional hacia y desde México, en un entorno cada vez más competido, especialmente en el tráfico con EUA donde a raíz de la desregulación se han conformado macrolíneas con modernas flotas y con un mercado doméstico enorme (superior a todo el tráfico internacional mundial, excluida la URSS), que les permite participar con tarifas a costos marginales en su tráfico hacia nuestro país. (22)

Aeroméxico dejó de atender un mercado de 1.4 millones de pasajeros en los vuelos internacionales desde su quiebra en abril de 1988; de cualquier manera, perdía al operar con una tarifa de 5 centavos de dólar por pasajero-kilómetro más baja que su costo de operación. En octubre de 1988 la nueva empresa, Aerovías de México, inició operaciones con un nivel superior de eficiencia y mayor ingreso por pasajero al mejorar su administración comercial. (23)

Las líneas extranjeras que vuelan a México con servicios regulares son 28 en total y representan a 23 países. Por otra parte, el tráfico en vuelos de fletamento ha aumentado durante los últimos años en forma significativa, pasando de 0.32 millones de pasajeros en 1982 a 1.09 millones en 1988. Durante 1989 inició operaciones una empresa charter mexicana, con dos aviones de nueva tecnología de 165 y 295 asientos. (24)

b) Transporte Aéreo Nacional.

El transporte aéreo nacional, que en 1988 ascendió a 7.34 millones de pasajeros, ha experimentado una contracción del 35% respecto a 1982 como consecuencia de la disminución del poder adquisitivo y el aumento de las tarifas domésticas, de 4 a más de 7 centavos de dólar por pasajero-kilómetro, al eliminarse subsidios por combustible y revaluarse el dólar. Un factor adicional importante fue la suspensión temporal del servicio por parte de Aeroméxico.

DIAGNOSTICO: TRANSPORTE AEREO NACIONAL, 1982-1988.
Millones

PASAJEROS	1982	%	1988	%	TMAC 88-82
T O T A L	11.24	100.0	7.34	100.0	-6.9
Mexicana	6.05	53.8	4.75	64.7	-3.9
Aeroméxico	4.61	41.0	2.10	28.6	-12.3
Otras	0.58	5.2	0.49	6.7	-2.8
PASAJEROS-KM					
T O T A L	8 194	100.0	5 559	100.0	-6.3
Mexicana	3 833	46.8	3 322	59.8	-2.4
Aeroméxico	4 059	49.5	2 065	37.1	-10.6
Otras	302	3.7	172	3.1	-8.9

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

c) Líneas Aéreas Troncales.

En los últimos años, Aeroméxico aumentó su ineficiencia y su servicio se caracterizó por una enorme dispersión de vuelos a más de 200 pares de ciudades, baja productividad, mala calidad en el servicio y pérdidas importantes. Después de la quiebra de Aeroméxico en 1988, por disposición judicial se formó una Sindicatura y posteriormente la nueva empresa, Aerovías de México, racionalizó el mercado, atendiendo las principales ciudades y aumentando significativamente la productividad y calidad del servicio troncal.

TRANSPORTE AEREO: AERONAVES DE MEXICO.
Millones

PASAJEROS	1982	%	1987	%	1988
T O T A L	5.49	100.0	5.79	100.0	2.65
Nacional	4.61	84.0	4.40	76.0	2.10
Internacional	0.88	16.0	1.39	24.0	0.55

PASAJEROS-KM

T O T A L	6 396	100.0	7 635	100.0	3 467
Nacional	4 059	63.5	3 504	45.9	2 065
Internacional	2 337	36.5	4 131	54.1	1 402

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

Mexicana de Aviación atendió 7.8 millones de pasajeros - con vuelos a 120 pares de ciudades, prácticamente lo mismo que en 1982, pero modificando la proporción del tráfico internacional al pasar a 39% con respecto al 21% que registró durante 1982. Por otra parte, el tráfico nacional se redujo un 21% en el período.

TRANSPORTE AEREO: COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION.
Millones

PASAJEROS	1982	%	1988	%	TMAC 88-82
T O T A L	7.62	100.0	7.79	100.0	0.3
Internacional	1.57	20.6	3.04	39.0	11.6
Nacional	6.05	79.4	4.75	61.0	-3.9

PASAJEROS-KM

T O T A L	7 041	100.0	10 109	100.0	6.2
Internacional	3 208	45.6	6 787	67.1	13.4
Nacional	3 833	54.4	3 322	32.9	-2.4

CONTRIBUCION AL TRANSPORTE AEREO

T O T A L	44.9	49.4
Internacional	9.2	19.3
Nacional	35.7	30.1

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

Además, la productividad de las líneas troncales es baja debido a que no modernizaron sus esquemas de administración y operación, así como por la atención de rutas regionales con equipo inadecuado, generando bajos ingresos por pasajero-kilómetro y ocasionando problemas financieros.

PRODUCTIVIDAD: LINEAS AEREAS TRONCALES, 1979-1987.

	MEXICANA		AEROMEXICO		
	1979	1987	1979	1987	
OFERTA					
Equipo de Vuelo		34	45	26	43
Asientos-Km	(10 ⁶)	8 779	16 143	7 895	12 539
Distancia Prom. (Km)		1 013	1 343	1 223	1 353
Horas de Vuelo	(10 ³)	95.6	146.9	99.0	137.3
Empleados		8 635	14 052	6 770	12 524
DEMANDA					
Pasajeros	(10 ⁶)	6.03	7.62	4.61	55.79
Pasajeros-Km	(10 ⁶)	6 108	10 150	5 635	7 852
Tons-Km	(10 ³)	555	928	567	732
PRODUCTIVIDAD					
Asientos-Km/Empleado		1 017	1 149	1 166	1 001
Pax-Km inter/Pax-Km		50.6	76.7	42.2	44.6
Ton-Km inter/Ton-Km		46.0	70.0	59.4	52.7

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

d) Líneas Aéreas Regionales.

Las líneas aéreas regionales aún tienen un incipiente desarrollo debido, en parte, a la falta de un trato equitativo en cuanto al cobro de servicios aeroportuarios y de combustible, y por la existencia de una regulación proteccionista - del mercado en favor de las líneas troncales.

A pesar de ello, atendieron a cerca de medio millón de pasajeros en 1988 y empezaron a crecer y modernizarse con buenas perspectivas al disponer de un mercado insatisfecho por el redimensionamiento de Aeroméxico y por la posición de integración al Sistema Nacional de Transporte Aéreo a través del Esquema Rector, lo que le significa la posibilidad de la apertura de ciudades no atendidas anteriormente, así como el propio estímulo de la demanda al vincularse, y complementar al mismo tiempo, con el transporte aéreo troncal.

La aviación regional de servicio regular está compuesta fundamentalmente por cinco empresas de operación, que son:

- Aerocalifornia
- Aerocozumel
- Aerocaribe
- Aeromar
- Aerovías Oaxaqueñas

2. Equipo de Vuelo.

Después de su redimensionamiento, que representó la desincorporación de 14 aviones ya obsoletos, las líneas aéreas troncales cuentan con 71 aviones turbo reactores: 42 de Mexicana y 29 de Aeroméxico. Sin embargo, se enfrentan a un grave problema de modernización de su flota, la cual tiene una antigüedad promedio de 12 años en Aeroméxico y 9 en Mexicana, ya que sólo el 10% son aviones de nueva tecnología, por lo que será necesario reemplazar el equipo de vuelo restante para mantener un nivel adecuado de competitividad internacional.

Por otra parte, la flota en servicio regular de las líneas aéreas regionales es de 13 aviones, de los cuales uno es de pistón, 9 son turbohélice y 3 turbo reactores DC9-15.

MEXICO: EQUIPO DE VUELO, 1988.
Unidades

	NUMERO DE AVIONES	NUMERO DE ASIENTOS	ANTIGUEDAD PROMEDIO
T O T A L	84	12 544	12
Mexicana	42	7 401	9
Aeroméxico	29	4 549	12
Regionales	13	594	15

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

3. Servicio de Carga.

El servicio de carga por vía aérea se utiliza, fundamentalmente, para mercancía de alta densidad económica y bajo peso específico. Dado que la carga aérea se transporta en forma mixta en los vuelos regulares, las tendencias de su crecimiento han acompañado a las cifras del movimiento de pasajeros, es to es, crecimiento explosivo en el período 1970-1983 y desa celeración a partir de ese año, llegando a manejar en 1987 un to tal de 224 mil toneladas, de las cuales 62 mil (28%) fueron in ternacionales y 162 mil (72%) nacionales.

Por otra parte, el ingreso de las aerolíneas mexicanas por este concepto no representa más del 6% del total, siendo del orden del 30% para las aerolíneas extranjeras, situación que denota una ausencia de políticas adecuadas.

Ante la perspectiva de movimiento esperado en México para 1981, se creó en 1983 la empresa Transportación Aérea Mexicana, S.A. (TAMSA), con participación de las líneas aéreas, que se especializaría en el manejo exclusivo de carga aérea internacional. Sin embargo, ante los problemas que enfrenta el transporte aéreo desde entonces y que han originado la disminución del tráfico en México, TAMSA abandonó su objetivo inicial para convertirse en una empresa consolidadora de carga aérea para diversas líneas. (25)

MEXICO: CARGA AEREA, 1982-1988.
Miles de Toneladas

	1982	%	1987	%	1988
T O T A L	179.6	100.0	224.4	100.0	200.4
NACIONAL	132.4	73.7	161.7	72.1	142.8
Mexicana	104.5	58.2	125.6	56.0	130.4
Aeroméxico	21.3	11.9	32.1	14.3	8.2
Otras	6.6	3.6	4.1	1.8	4.2
INTERNACIONAL	47.2	26.3	62.7	27.9	57.6
CIAS. NACIONALES	19.8	11.0	28.8	12.8	22.5
Mexicana	10.8	6.0	16.8	7.5	18.5
Aeroméxico	9.0	5.0	12.0	5.3	4.0
CIAS. EXTRANJERAS	27.4	15.3	33.9	15.1	35.1
<hr/>					
% DE LAS LINEAS NACIONALES					
NACIONALES	152.2	84.7	190.5	84.9	165.3
Mexicana	115.3	64.2	142.4	63.4	148.9
Aeroméxico	30.3	16.9	44.1	19.7	12.2
Otras	6.6	3.6	4.1	1.8	4.2
EXTRANJERAS	27.4	15.3	33.9	15.1	35.1

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

B. INFRAESTRUCTURA Y MOVIMIENTO AEROPORTUARIO.

En 1988 se disponía de 59 aeropuertos administrados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), que operó con autosuficiencia financiera, así como de una red de aproximadamente 1 500 aeropistas, con lo que se cubre prácticamente todo el territorio nacional.

Los servicios aeroportuarios proporcionados por ASA observan algunos problemas de falta de renovación del equipo de rampa y combustible, debido a los compromisos de ajustar el gasto y generar un mayor superávit. La infraestructura aeroportuaria presenta problemas puntuales, como el caso de edificios terminales de centros turísticos (Cancún) y la necesidad de resolver el problema del aeropuerto de la Ciudad de México. (26)

Por su parte, las ayudas en el espacio aéreo nacional se han consolidado en el espacio aéreo superior, incluso con capacidad de atender un incremento en la demanda; sin embargo, en el espacio aéreo inferior (hasta 20 000 pies) que requiere la aviación regional, existen áreas en donde no se ofrecen servicios de comunicación aire-tierra y el control por radar es aún insuficiente. (27)

Con respecto al rubro financiero, a partir de 1986 la Tesorería muestra un superávit frente al ingreso-gasto de la in-

fraestructura del subsector aéreo, como resultado de la desaceleración de la construcción de aeropuertos, la cancelación de la ampliación del aeropuerto de la Ciudad de México y la actualización del Derecho de Uso de Aeropuerto, tanto en servicio nacional como internacional. De esta forma, a pesar del aumento sustancial en los gastos de conservación, mantenimiento e inversión de ASA, la Tesorería arroja superávits de 0.2, 15.6 y 52.5 miles de millones de pesos para los años de 1986, 1987 y estimado para 1988 respectivamente. (28)

A pesar de lo anterior, el financiamiento para el desarrollo de la infraestructura se ha visto frenado al impedirse el uso directo de los ingresos generados por la operación de los aeropuertos en ellos mismos y/o en el subsector, al definirse techos presupuestales.

Asimismo, debe recalcar que ASA opera en forma autosuficiente y con un nivel satisfactorio de productividad; persiste, sin embargo, la duplicidad con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en el ejercicio de la autoridad y la construcción de aeropuertos. Por su parte, el SENEAM tiene una operación moderna y autosuficiente; no obstante, se encuentra en una subsecretaría diferente a la de la autoridad civil del transporte aéreo, considerando que es otra autoridad de carácter civil.

MEXICO: INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA, 1988.
Unidades

	1988
<u>INFRAESTRUCTURA</u>	1 580
A S A (Red Aeroportuaria)	59
Troncal Nacional	22
Troncal Internacional	30
Regional	7
OTROS (Aeropuertos y Aeropistas)	1 521
Con operación regular	21
Sin operación regular	1 500
 <u>AYUDAS A LA NAVEGACION</u>	
Centros de Control	4
Control de Aeródromo (TWR)	55
Control de Aproximación	23
Radio Enlaces	52
Radio Ayudas (VOR-DME)	66
I L S	16
Estaciones Meteorológicas	41
Oficinas de Despacho	28
Radares de Ruta	7
Terminales	6
Comunicación Aire/Tierra E.A. Superior	22
Comunicación Aire/Tierra E.A. Inferior	24
Comunicación Vía Satélite	9

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

DIAGNOSTICO: MOVIMIENTO AEROPORTUARIO, 1982-1988.
Millones

	1982	%	1988	%
<u>PASAJEROS</u>	31.94	100.0	30.53	100.0
AVIACION COMERCIAL	29.97	93.8	29.28	95.9
TRONCAL	28.78	90.1	28.56	93.5
Nacional	20.83	65.2	17.10	56.0
Internacional	5.73	17.9	8.66	28.4
Tránsito	2.22	7.0	2.80	9.1
REGIONAL	1.19	3.7	0.73	2.4
Nacional	1.16	3.6	0.71	2.3
Internacional	0.25	0.1	0.02	0.1
AVIACION GENERAL	1.97	6.2	1.25	0.1
<u>OPERACIONES</u>	1.32	100.0	0.97	100.0
AVIACION COMERCIAL	0.58	43.9	0.45	46.4
TRONCAL	0.36	27.3	0.31	32.0
Nacional	0.27	20.5	0.22	22.7
Internacional	0.09	6.8	0.09	9.3
REGIONAL	0.22	16.7	0.14	14.4
Nacional	0.22	16.7	0.13	13.4
Internacional	--	--	0.01	1.0
AVIACION GENERAL	0.74	56.1	0.52	53.6

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.
Aeropuertos y Servicios Auxiliares, S.C.T.

C. MANTENIMIENTO E INDUSTRIA AERONAUTICA.

Mantenimiento Aeronáutico.

El mantenimiento a las aeronaves de la aviación troncal es proporcionado por las mismas empresas, obligándolas a desviarse de su función principal y generando, en alguna medida, duplicidad de esfuerzos que requieren de cuantiosas inversiones.

En virtud de las perspectivas de las líneas aéreas durante 1979-1981, se formó la empresa Turborreactores, S.A. para reparar turbinas de los equipos de las líneas troncales, con el consecuente ahorro de divisas. Turborreactores inició operaciones en 1983, y a partir de 1987 ha arrojado números negros y consolidado su experiencia en reparación de turbinas aéreas, reparando a mediados de 1988 la turbina número 150. (29)

El mantenimiento para el resto del parque aeronáutico existente en el país se encuentra concentrado en el aeropuerto de la Ciudad de México y está dirigido a una gran diversidad de equipos. Adicionalmente, el suministro de partes se realiza con dilación y la capacidad tecnológica presenta rezagos, por lo que ciertos servicios de mantenimiento se proporcionan en el extranjero; sin embargo, presentan una tendencia decreciente.

En este sentido, el fortalecimiento de la capacidad técnica de los talleres establecidos en nuestro país, distribuidos a lo largo de la República Mexicana, se ha apoyado mediante inspecciones y evaluaciones, con el fin de optimizar sus servicios y captar un mayor número de trabajos de reparación en el país, evitando así la fuga de divisas.

Por otra parte, para satisfacer la demanda de mantenimiento y servicio a las aeronaves mexicanas, principalmente a la aviación general y agrícola, se hace necesaria la instalación de centros de servicio estratégicamente distribuidos en el país, de acuerdo con los centros de operación, favoreciendo a las zonas fronterizas del territorio nacional.

Industria Aeronáutica.

El país se encuentra rezagado con respecto a otros países de economías comparables a la nuestra, a tal grado que a la fecha es prácticamente nula la existencia de una industria aeronáutica nacional, de ahí que países como Brasil, Argentina y Bolivia sean los que marquen la pauta en lo que a industria aeronáutica latinoamericana concierne. Tal situación es resultado de la poca importancia que se ha otorgado a esta industria, consecuencia de que se ha centrado la atención en el transporte aéreo, por lo que los esfuerzos realizados para impulsar dicha industria no han logrado consolidarse. (30)

Fabricación de Aeronaves.

Actualmente se tiene en desarrollo la fabricación de partes de aviones fumigadores, las cuales han sido aceptadas por la aviación agrícola debido a su calidad, precio y fácil adquisición. También se tiene construido un prototipo de avión fumigador que, a su vez, puede adaptarse como avión de adiestramiento primario; se están realizando las pruebas necesarias para su certificación y su posible fabricación en serie. (31)

En forma adicional, se están estableciendo pequeñas plantas de armado y fabricación de aeronaves ultraligeras, condicionando su fabricación para que a corto plazo se tenga una integración nacional del planeador del 100% ; se prevé que esta industria tendrá un desarrollo importante debido a la diversidad de uso y aplicación. (32)

Debe mencionarse que lo anterior sólo se puede lograr a través de la promoción de inversión extranjera junto con la transferencia de tecnología correspondiente, del fortalecimiento de la rectoría de la autoridad aeronáutica, de la formación y capacitación de recursos humanos, de la labor conjunta de los organismos y dependencias correspondientes y del apoyo de los programas de reconversión industrial y desarrollo nacional.

D. CAPACITACION Y RECURSOS HUMANOS.

Las actividades de formación y capacitación de personal técnico aeronáutico efectuadas durante el período 1979-1988, muestran dos aspectos importantes:

- Una recesión ocurrida entre los años 1981 y 1982, atribuíble al traslado del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC) a las instalaciones ubicadas dentro de la Base Aérea Militar No. 1 de Santa Lucía, Estado de México, y
- Una segunda recesión ocurrida de 1986 a 1988, originada por el estancamiento del mercado de trabajo en el medio aeronáutico provocado, a su vez, por la disminución de la demanda de los servicios de transporte aéreo y por el exceso de personal debido a la quiebra de la compañía troncal Aeroméxico.

Adicionalmente, los cursos especiales de capacitación han decrecido en los últimos años por la restricción de recursos que padece el CIAAC, lo cual le impide contratar a personal docente de alto nivel y adquirir materiales con la oportunidad necesaria, por lo cual el número de estudiantes nacionales y extranjeros ha disminuído. A esto se agregan las dificultades operativas que presenta la Base Aérea de Santa Lucía, para la

realización de vuelos de instrucción por instrumentos, maniobras, emergencias y vuelos nocturnos. (33)

Por lo tanto, aún cuando tales antecedentes señalan que los cursos de capacitación y formación impartidos por el CIAAC deberían mantenerse restringidos en tanto las necesidades del subsector aéreo así lo requieran, resultaría conveniente intsificar la promoción de cursos para el personal de terceros países, a través de la OACI y directamente con las administraciones aeronáuticas respectivas, con lo que podría elevarse el promedio anual de egresados a 400 alumnos, que contrasta con los 60 egresados que se estima surjan del CIAAC en los próximos tres años. De esta manera se favorecería la orientación de tales servicios al exterior y se generarían divisas para apoyar el desarrollo económico del país. (34)

A fin de compactar y aglutinar en un sólo centro los recursos dispersos en materia de formación y capacitación de personal, es conveniente prever la dotación de nuevas instalaciones al CIAAC y programar el redimensionamiento de su flota; así como estudiar la posibilidad de que dependa cada vez menos del presupuesto federal, quizá modificando su estructura jurídica interna, con el fin de darle flexibilidad financiera que le permitiera la utilización de recursos generados por su propia productividad, a la vez que promueva el desarrollo de cursos que generen ingresos adicionales.

E. REGULACION Y ADMINISTRACION.

1. Regulación.

En el transporte aéreo nacional la regulación ha tenido un sentido proteccionista hacia las líneas troncales:

-Por ejemplo, Aeroméxico se mantuvo con subsidios, tarifas bajas y con una flota en alto porcentaje obsoleta que no se pudo renovar y que provocó, en parte, su quiebra.

Asimismo, se fomentaron vuelos cortos y a mercados de baja demanda que, por un lado, han afectado la rentabilidad de las líneas troncales y, por otro, han limitado el desarrollo de la aviación regional y alimentadora.

Los servicios de transportación aérea se producen a través de 291 compañías nacionales, dentro de las que se encuentran Aerovías de México y Cía. Mexicana de Aviación, 11 empresas regionales de servicio regular, 182 taxis nacionales y 36 regionales, 18 empresas de servicio especializado y 42 de servicio no regular. (35)

En materia de transporte internacional, México ha suscrito un total de 22 convenios bilaterales con gobiernos de otros países y ha otorgado 6 permisos unilaterales a igual número de

empresas. Mediante dichos convenios se preservan las conexiones aéreas internacionales de México con Norteamérica, Centro y Sudamérica, el Caribe, Europa y Asia a través de 26 compañías extranjeras y las líneas aéreas nacionales de servicio troncal y regional. (36)

Dentro de los servicios aéreos, la aviación civil mexicana se desarrolla en un medio altamente competitivo, lo cual obliga a revisar periódicamente los convenios bilaterales, con el fin de asegurar los intereses de la navegación aérea y la estricta reciprocidad en la operación de los servicios. De ahí que durante 1988 se firmaran dos nuevos convenios, de tipo bilateral, con los gobiernos de Corea y el Reino Unido, además de modificar el convenio establecido con los Estados Unidos de América y de efectuar pláticas con los representantes de los Países Bajos. Todo esto, con el fin de modernizar y adecuar, a las necesidades presentes y futuras, los convenios establecidos a este respecto. (37)

Por otra parte, como resultado de la política de mayor apertura a las líneas extranjeras seguida por México en años recientes, y que se refleja en el último convenio con Estados Unidos de América anteriormente mencionado, se han aumentado en 50% los pares de ciudades eventualmente atendibles, además de permitir un mayor número de vuelos de fletamento, situación que obliga a elevar nuestra competitividad.

2. Administración.

La importancia estratégica del transporte aéreo en el desarrollo nacional, su dinámico crecimiento y la necesidad de adecuarlo a las nuevas circunstancias nacionales e internacionales, obligan a efectuar ajustes y modificaciones en la estructura administrativa y organizativa del subsector.

La autoridad aeronáutica está dispersa en la S.C.T. en cuatro Direcciones Generales (Concesiones y Permisos, Tarifas, Aeropuertos y Control del Subsector), así como en un órgano desconcentrado, lo que le resta congruencia y eficiencia. Con respecto a las líneas troncales, Cía. Mexicana de Aviación y Turboreactores se incorporaron al sector público en 1982; en la actualidad las dos empresas están saneadas financieramente y se encuentran en proceso de desincorporación. Aerovías de México, que es la empresa que suple a Aeronaves de México, nació con una participación temporal de BANOBRAS en la constitución de su capital social, pasando su administración, una vez que se concreten las posturas de venta, a inversionistas de carácter privado. (38)

El organismo Transporte Aéreo Federal (TAF), ya cumplió su misión histórica de aglutinar y racionalizar el parque aeronáutico federal, sin embargo el servicio no es autosuficiente y requiere subsidios, por lo que es conveniente considerar

su desaparición. Su equipo sería vendido y los servicios requeridos por el personal del Gobierno Federal, serían proporcionados por la aviación comercial regular y no regular.

El subsector aéreo (Federal y Paraestatal) empleó alrededor de 39 000 personas en 1987, la mayoría de ellas con elevada calificación técnica. Sin embargo, aún cuando existen diversas instituciones de capacitación y se han hecho esfuerzos para aglutinarlos y dar coherencia a sus programas de trabajo por medio de la Comisión Coordinadora de la Capacitación -- Técnico-Aeronáutica, no se ha logrado instrumentar una adecuada planeación de formación y capacitación de recursos humanos, por lo que se hace necesario fortalecer este aspecto.

TRANSPORTE AEREO: PERSONAL OCUPADO, 1982-1987.
Unidades

	1982	%	1,37	%	VARIACION 87/82
T O T A L	32 469	100.0	39 000	100.0	20.1
LINEAS AEREAS	23 160	71.3	26 580	68.1	14.8
Mexicana	12 391	38.2	14 052	36.0	13.4
Aeroméxico	10 769	33.1	12 528	32.1	16.3
T A F	--	--	302	0.8	--
A S A	5 487	16.9	7 102	18.2	29.4
TURBORREACTORES	219	0.7	261	0.7	19.2
DEP. CENTRALES	3 603	11.1	4 755	12.2	32.0
DGAC	947	2.9	1 135	2.9	19.9
DGA	654	2.0	850	2.2	30.0
CENMA	230	0.7	254	0.7	10.4
CIAAC	24	--	220	0.6	816.7
SENEAM	1 748	5.4	2 296	5.9	31.4

FUENTE: Aeropuertos y Servicios Auxiliares, S.C.T.

F. FINANCIAMIENTO.

El subsector aéreo en su conjunto ha sido deficitario durante el período 82-87 debido a las necesidades de transferencias tanto para infraestructura y regulación como para operación, que no se compensan con los ingresos generados por los derechos obtenidos.

Sin embargo, al disminuirse la construcción de aeropuertos a partir de 1986, al efectuarse la cancelación de la ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, al realizarse la eliminación del subsidio vía apoyo de turbosina y al mismo tiempo la elevación de los ingresos por el Derecho de Uso de Aeropuerto (DUA), así como la cancelación de subsidios a las líneas aéreas, se ha logrado obtener en 1988 un superávit de 12 207 millones de pesos, hecho sin precedente en el subsector aéreo.

MEXICO: INGRESOS Y EGRESOS DEL SUBSECTOR AEREO, 1982-1988.
Millones de pesos

	1982	1988
I N G R E S O S	2 534.1	282 900
E G R E S O S	4 370.7	270 693
S A L D O	(1 836.6)	12 207

Nota. Los números entre paréntesis indican déficit.

FUENTE: Aeropuertos y Servicios Auxiliares, S.C.T.

Las líneas aéreas mexicanas tienen actualmente ingresos por pasajero-kilómetro nacional a un nivel entre 8 y 9 centavos de dólar, las más altas de su historia, permitiendo que los ingresos por pasajero-kilómetro internacional fluctúen entre 5 y 6 centavos de dólar.

Por su parte, las líneas aéreas norteamericanas se han fortalecido en su mercado doméstico con tarifas promedio entre 9 y 14 centavos de dólar, y persiguen tener una mayor participación en el mercado México-Norteamericano con tarifas menores, situación que ha estabilizado dicho mercado y mostrado ingresos por pasajero-kilómetro de entre 4 y 6 centavos de dólar en los últimos años.

LINEAS AEREAS TRONCALES: INGRESO POR PASAJERO-KILOMETRO.
1982-1988
Centavos de Dólar

	AEROMEXICO		MEXICANA	
	1982	1988	1982	1988
NACIONAL	4.8	9.0	6.0	8.3
INTERNACIONAL	4.8	5.7	4.6	6.0

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

En los últimos 10 años Aeroméxico tuvo un déficit presupuestal de 20% en promedio, motivo por el cual no pudo sortear la crisis de los 80's. Adicionalmente, de 1982 a 1987 aumentó en 5 unidades el número de sus aviones, siendo 2 de ellos propios y de nueva tecnología.

En el caso de Mexicana, de 1982 a 1988 su flota creció sólo en 3 aviones. Por otra parte, a principios de 1988 se vió en la necesidad de vender 3 aviones 727-200 de más de 17 años de servicio, para mejorar sus finanzas.

Debe recalcar que en los últimos años la incorporación de aviones, por la escasez de divisas y el alto costo de los equipos, se realizó básicamente en forma de arrendamiento, situación que ha favorecido la descapitalización de las empresas y ha generado problemas de caja al bajar el superávit de operación a un nivel inferior al 10%. (39)

ASA: RESULTADO DE OPERACION, 1982-1987.

Millones

	1982	%	1987	%
I N G R E S O S	14 933	100.0	165 669	100.0
Operación	12 971	87.0	56 343	34.0
Transf./ DUA	1 682	11.0	58 275	35.0
Otros	280	2.0	51 051	31.0
E G R E S O S	13 248	100.0	127 515	100.0
Personal	2 666	20.0	42 153	33.0
Mat. y Sum.	7 778	59.0	8 830	7.0
Servs. Generales	1 058	8.0	28 242	22.0
Inversión	1 458	11.0	33 222	26.0
Gastos Financieros	288	2.0	--	--
Erog. Recup.	--	--	620	1.0
Entero Tes. Fed.	--	--	14 448	11.0
S A L D O	1 685	--	38 154	--

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.
Aeropuertos y Servicios Auxiliares, S.C.T.

III. PROGRAMACION

III. PROGRAMACION, 1989-1994.

A. OBJETIVOS GENERALES.

- Reforzar la participación de la Aviación Civil Mexicana en el escenario internacional, manteniendo la independencia y autodeterminación en la materia.
- Coadyuvar al desarrollo de los centros turísticos, comerciales, agropecuarios e industriales, así como de las zonas marginadas a través de la culminación de un Sistema Integral del Transporte Aéreo que contemple los niveles troncal, regional y alimentador, y que integre los lineamientos establecidos por el Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo.
- Satisfacer las necesidades de transporte aéreo de pasajeros y de carga, modernizando los servicios de transporte aéreo y elevando los índices de seguridad, eficiencia y productividad en las operaciones aeronáuticas. Asimismo, lograr la modernización de la regulación, administración y recursos humanos del subsector transporte aéreo.
- Promover y fomentar el desarrollo de los servicios de transporte aéreo y de la industria aeronáutica en su conjunto, en forma competitiva y productiva, capaz de produ

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

cir bienes y servicios de alta calidad que satisfagan la demanda y necesidades de los consumidores y a la vez genere niveles crecientes de empleo que permitan un ascenso continuo en el nivel de vida de los mexicanos.

- Orientar y adaptar el marco regulatorio y la economía de los servicios aéreos y de la industria aeronáutica hacia el exterior.
- Establecer la importancia del subsector Transporte Aéreo en la descentralización, modernización y desarrollo económico y social del país.
- Fomentar la adecuación del subsector Transporte Aéreo a los cambios tecnológicos mundiales.
- Profundizar en el cambio estructural que se está realizando en el subsector Transporte Aéreo para lograr mejores niveles de calidad y eficiencia en el servicio.
- Fortalecer las acciones de coordinación y concertación con los demás sectores relacionados con las actividades aeronáuticas.

B. ESTRATEGIAS GENERALES.

-Se fomentará el óptimo aprovechamiento de los derechos concedidos a México en las negociaciones bilaterales y multilaterales, así como su participación en las actividades de los organismos internacionales, y en los trabajos que éstos realicen, relacionados con el Transporte Aéreo.

-Se promoverá el establecimiento de servicios de Transporte Aéreo Regional y Alimentador con la participación de los gobiernos locales, a fin de permitir una mejor integración con las rutas de mediano y largo alcance de los servicios nacional e internacional. Asimismo, se coadyuvará al fortalecimiento de la aviación agrícola mediante el establecimiento de bases de tipo fiscal y normativas que apoyen a dicho sector.

-Se fortalecerá la educación y capacitación del personal para contar con los recursos humanos calificados que permitan dar respuesta a las necesidades que presenta el subsector aéreo.

-Se modernizarán las funciones de regulación y fomento de la actividad aeronáutica para asegurar un desarrollo armónico de la infraestructura aeroportuaria, de los servi

cios a la navegación aérea, de la industria aeronáutica y servicios complementarios y conexos, así como de las empresas aéreas troncales y de la aviación alimentadora y regional.

-Se mejorará la situación financiera de las empresas y organismos estatales relacionados con el transporte aéreo, mediante la utilización de esquemas realistas de precios y tarifas, de manera que permitan su modernización y equipamiento en forma autónoma.

-Se establecerá un Programa Integral de Desarrollo de la Industria Aeronáutica Nacional, en el que se incluyan mecanismos de fomento a la fabricación de aeronaves, partes, refacciones y equipo, establecimiento de centros de mantenimiento, talleres de reparación, capacitación de recursos humanos e investigación tecnológica.

-Se modernizará y mejorará la operación de la infraestructura aeroportuaria. Asimismo, se contemplará la red de ayudas a la navegación y control de tránsito aéreo para mejorar el funcionamiento del sistema. Al mismo tiempo, se mejorará la administración, operación y conservación de la red aeroportuaria nacional y se planeará su desarrollo para satisfacer los incrementos futuros en la demanda de servicio.

- Se revisará la legislación aplicable al transporte aéreo para adecuarla a las necesidades actuales, modernizando sus disposiciones de tal manera que recojan todas las normas del caso, las actualicen a los requerimientos del momento y prevengan, en la medida de lo posible, las situaciones futuras.

- Se consolidará en una sola autoridad aeronáutica la función en materia de planeación y regulación del desarrollo del transporte aéreo y de su infraestructura.

- Se establecerán prioridades para la asignación de recursos, la eliminación de subsidios y la formulación de nuevas formas de financiamiento.

- Se reducirá la participación estatal en aquellas áreas que no se consideren estratégicas ni prioritarias para el buen funcionamiento de los servicios aéreos.

- Se orientará la estrategia de gasto público a incrementar la capacidad y eficiencia de los servicios aéreos, así como a establecer las bases de los cambios estructurales que permitirán su desarrollo y modernización.

C. MARCO PROGRAMATICO.

1. Objetivos.

- Garantizar la soberanía sobre el espacio aéreo nacional y la autodeterminación en las comunicaciones aéreas con el exterior, fomentando el funcionamiento eficiente y productivo de las líneas aéreas nacionales y favoreciendo una mayor apertura a las líneas aéreas extranjeras, para que en forma complementaria atiendan nuestras necesidades de transporte aéreo para impulsar el turismo y el necesario desplazamiento de personas con el exterior.

- Incrementar la participación de nuestro país en los diferentes foros internacionales relativos al transporte aéreo, así como en los trabajos que a este respecto se realicen, a fin de analizar y/o integrar a nivel interno las adecuaciones y revisiones de las políticas, normas y medidas que regulen los servicios aéreos.

- Fomentar la modernización de los servicios de transporte aéreo, promoviendo una vinculación más estrecha con los servicios de apoyo asociados a la actividad aérea, especialmente con las telereservaciones y estableciendo su integración con el Sistema de Transporte Multimodal.

- Mejorar la coordinación y concertación entre el subsector aéreo y el sector Turismo para lograr afinidad en sus políticas, metas y programas.

- Reestructurar el esquema de rutas aéreas del nivel troncal, adaptándolo a los mercados potenciales e integrando los servicios de empresas regionales. Establecer centros distribuidores y consolidadores de tráfico aéreo en Hermosillo, Guadalajara, Monterrey y Mérida a fin de fomentar los enlaces transversales y el servicio en los litorales. Asimismo, ampliar la cobertura y fomentar el funcionamiento de la aviación de tipo regional y alimentadora.

- Propiciar una vocación de servicio y aumento de productividad en las líneas aéreas, adecuación al avance tecnológico y al cambio del mercado, al uso adecuado de los recursos y al incremento del nivel de especialización hacia los servicios aéreos.

- Adecuar y fomentar la modernización del equipo de vuelo existente, conforme a las necesidades y características del mercado nacional e internacional.

- Incrementar el transporte de carga por vía aérea mediante la adecuación del equipo y la modernización de los

procedimientos operativos de las aerolíneas, así como de los trámites ante dependencias oficiales.

- Revisar, adecuar y modernizar los esquemas financieros utilizados por el transporte aéreo a fin de garantizar los programas de expansión requeridos, establecer la mínima participación del Estado en la prestación de servicios aéreos y permitir la libre concurrencia de capitales privados, nacionales o extranjeros, para lograr la autosuficiencia financiera de las empresas, organismos, entidades y dependencias que integran el subsector.

- Supervisar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en forma integral, contemplando los diversos niveles de servicio, además de vigilar el cumplimiento de la calidad del servicio prestado y de fortalecer las acciones de coordinación con los diversos sectores involucrados. Asimismo, evitar la duplicidad de funciones entre las dependencias y organismos del subsector.

- Favorecer la modernización y conservación de la infraestrutura existente, otorgando prioridad a aquellos aeropuertos que presenten un mayor número de operaciones. Asimismo, fomentar la construcción de nuevos aeropuertos exclusivamente en casos plenamente justificados para el desarrollo regional.

- Incrementar los servicios de ayudas a la navegación en el espacio aéreo inferior para proporcionar mayor seguridad a la aviación regional y alimentadora, así como ampliar las comunicaciones aire/tierra y las comunicaciones punto a punto.

- Mantener la autosuficiencia financiera en el sistema aeroportuario, incluyendo los servicios a la navegación acérea. Asimismo, promover la participación de capital privado en el desarrollo y operación de la infraestructura existente.

- Ampliar la cobertura de reparaciones mayores de motores turborreactores y de mantenimiento en general, así como fomentar nuevos mercados y proporcionar servicios de mantenimiento a terceros países.

- Fomentar y apoyar el desarrollo de la industria aeronáutica nacional, con el fin de sustituir la importación de bienes aeronáuticos e incrementar las posibilidades exportadoras de nuestro país, a mediano plazo, en dicho renglón.

- Impulsar la manufactura de bienes de uso aeronáutico orientándolos hacia el exterior, previa identificación de los requerimientos y posibilidades del mercado nacional

y de las expectativas que presente el mercado externo. Asimismo, orientar su desarrollo con criterios de compatibilidad entre el nivel tecnológico requerido en su producción y las características industriales del país.

-Orientar el desarrollo de la industria aeronáutica y de los servicios hacia los mercados externos, a fin de aprovechar las exigencias de la competencia internacional para impulsar la eficiencia, calidad y productividad, así como también aprovechar la demanda externa como una fuente de crecimiento.

-Fomentar y favorecer la capacitación constante del personal del subsector transporte aéreo, a fin de contar con recursos humanos altamente capacitados en las áreas técnicas, operativas y administrativas, para coadyuvar al logro de las metas de modernización y eficiencia establecidas para el transporte aéreo.

-Asegurar un manejo integrado de los instrumentos de regulación y fomento que permita orientar el desarrollo del transporte aéreo a través de programas coordinados de acción y de política subsectorial, corrigiendo sus fallas y garantizando su crecimiento, de acuerdo con los objetivos de la política económica y social del país.

2. Estrategias.

- Se apoyará a las líneas aéreas nacionales mediante un programa de fomento al transporte aéreo internacional que incluirá el aspecto tarifario, a fin de incrementar su competitividad con respecto a las aerolíneas extranjeras y mantener, como mínimo, una participación del 40% de los pasajeros y de los pasajeros-kilómetro.
- Se apoyará el turismo otorgando facilidades a los transportistas internacionales, actualizando los convenios bilaterales existentes, fomentando la expansión de los vuelos de fletamento y concediendo permisos que presenten nuevas alternativas de servicio.
- Se elevarán los niveles de eficiencia, productividad, calidad de servicio y autosuficiencia financiera de las empresas troncales. Asimismo, se impulsará a las empresas regionales y se fomentará su establecimiento en otras regiones del país, además se fomentarán los servicios alimentadores mediante concesiones de rutas y apoyos semejantes a los que se otorguen a la aviación regional.
- Se favorecerá la contratación de servicios de mantenimiento, rampa y otro tipo de servicios alternos con entidades y/o empresas privadas a fin de optimizar la productividad

de las líneas aéreas. Asimismo, se promoverá la adecuación del equipo aéreo a las características de la demanda y distancia de vuelo y, en general, el máximo aprovechamiento del mismo.

-Se proyectará gradualmente el equipo de vuelo hacia la nueva tecnología, a fin de lograr un criterio de homogeneidad en los equipos, tomando en consideración aspectos como el nivel y tipo de servicio, talleres de mantenimiento existentes, etcétera.

-Se revisará la viabilidad de los servicios de carga nacional para incrementarlos y, en su caso, facilitar la creación de empresas especializadas en la carga aérea. Asimismo, se coordinarán esfuerzos con las dependencias correspondientes a fin de simplificar y agilizar los trámites administrativos respectivos.

-Se manejarán criterios de flexibilidad tarifaria, doméstica e internacional, así como de liberalización en las legislaciones pertinentes, con el fin de favorecer y agilizar el saneamiento y autosuficiencia en materia financiera del subsector transporte aéreo.

-Se llevará a cabo un proceso de desregulación en los servicios de transporte aéreo, dotando de autonomía suficien

te a las dependencias y organismos del subsector y concentrando en una sola dependencia las funciones de coordinación, normatividad y de autoridad en forma amplia.

-Se deberán concluir los proyectos en proceso de construcción en las terminales aéreas, otorgando prioridad a los de tipo turístico y a los de mayor número de operaciones, con el fin de coadyuvar al desarrollo económico y social del país.

-Se modernizarán y renovarán los equipos de rampa y combustible en los principales aeropuertos de la red, así como mantener en buen estado el equipo de rescate y extinción de incendios y el funcionamiento óptimo de las ayudas a los aterrizajes. Asimismo, mejorar la calidad del servicio a los pasajeros, en particular en los aeropuertos turísticos, donde se deberán establecer sistemas de evaluación de esa calidad.

-Se ofrecerán servicios a la navegación aérea en los aeropuertos regionales y aeropistas turísticas, así como incrementar la cobertura del espacio aéreo inferior que cubra la aviación regional y alimentadora, principalmente a través de los servicios de comunicación aire/tierra y punto a punto.

- Se impulsará el desarrollo de talleres reparadores en Centros de Operación que atiendan a los diferentes niveles de aviación, ubicándolos estratégicamente por región y/o Centros Consolidadores. Asimismo, se estimulará la investigación y el desarrollo de productos aeronáuticos aprovechando la infraestructura industrial existente.
- Se estimulará y fomentará el establecimiento de empresas fabricantes de componentes, partes y materiales aeronáuticos, de capital nacional o extranjero, así como la investigación, diseño, desarrollo y fabricación de los apoyos necesarios para la navegación aérea.
- Se fortalecerá la formación y capacitación de los recursos humanos indispensables para el funcionamiento del subsector aéreo, con el fin de obtener los niveles de eficiencia y modernización que son requeridos al transporte aéreo.
- Se establecerán las características cuantitativas y cuantitativas de las necesidades del subsector, con respecto a la formación y capacitación de los recursos humanos requeridos para mantener en funcionamiento la actividad aeronáutica en México.

3. Líneas de Acción.

-Se fomentará el desarrollo armónico de la infraestructura aeroportuaria, de los servicios a la navegación aérea, de la industria aeronáutica y servicios complementarios y conexos, así como de las empresas aéreas troncales, regionales y alimentadoras.

-Para mejorar la productividad, se aumentará la coordinación de las dos compañías troncales nacionales y de éstas con el sector Turismo, diseñando nuevas formas de comercialización.

-Se mejorará la situación financiera de las empresas y organismos del Estado, con esquemas realistas de precios y tarifas que permitan su modernización y equipamiento con respecto a los servicios aéreos.

-Se revisará la legislación aplicable al transporte aéreo para adecuarla a las necesidades actuales, modernizando sus disposiciones de tal manera que recojan todas las normas del caso, las actualice a los requerimientos del momento y prevenga, en la medida de lo posible, las situaciones futuras.

-En materia de convenios bilaterales, se aplicará una po

lítica que permita el mejor aprovechamiento de los derechos concedidos a México.

- Se incrementará la participación de México en las actividades de los organismos relativos al transporte aéreo en el ámbito internacional. Asimismo, se elevará la calidad de nuestros servicios aéreos y se promoverá la homogenización en los diversos campos que constituyen la aviación civil entre los países que forman parte de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
- Se consolidará el establecimiento de servicios de transporte aéreo alimentador y regional con la participación de los gobiernos locales, a fin de permitir una mejor integración con las rutas de mediano y largo alcance de los servicios nacional e internacional.
- Se fortalecerá la educación y capacitación del personal para contar con los recursos humanos calificados que permitan dar respuesta a las necesidades del subsector Transporte Aéreo.
- Con el fin de establecer un Programa Integral de Desarrollo de la Industria Aeronáutica Nacional, que incluya los mecanismos de apoyo a la fabricación de aeronaves, partes, refacciones y equipo, establecimiento de centros

de mantenimiento, talleres de reparación, capacitación de recursos humanos e investigación tecnológica, deberá integrarse la regulación de las industrias de fabricación de equipo, partes y refacciones, bajo la coordinación de la entidad responsable del Sistema de Transporte Aéreo.

-Se modernizará la infraestructura aeroportuaria y se mejorará su operación sobre bases de eficiencia y calidad de servicio. Para mejorar el funcionamiento del sistema, se completará la red de ayudas a la navegación y control de tránsito aéreo. Al mismo tiempo, se mejorará la administración, operación y conservación de la red aeroportuaria nacional y se preverá su desarrollo para satisfacer la demanda de servicio aéreo.

-Se promoverá la revisión del marco regulatorio aplicable a la actividad aérea, para propiciar la libre concurrencia de los agentes productores de bienes y servicios en aquellas áreas que, por sus características, fomenten el desarrollo de la actividad y alienten la eficiencia económica y favorezcan el empleo, con el fin de fomentar la participación de los sectores social y privado, elevar los niveles de productividad y estimular el máximo aprovechamiento de los recursos disponibles.

D. CONSIDERACIONES FINALES.

1. Servicios de Transporte Aéreo.

El transporte aéreo troncal, en las décadas de los sesenta y setenta, experimentó un período de expansión con elevadas tasas de crecimiento. En los últimos años, siguiendo la tendencia descendente de la economía, el transporte aéreo troncal ha enfrentado situaciones de deterioro, tanto operativas como financieras. (Gráfica 1)

Dada la necesidad de modernizar los servicios de transporte aéreo, ante la baja calidad de servicio de las líneas aéreas, es necesario fortalecer la actividad sobre la base del compromiso de aumentar dicha calidad, a partir de un nuevo esquema de transporte aéreo, observando acciones relativas a las líneas aéreas, productividad, carga aérea, tarifas, equipo de vuelo, financiamiento y regulación. Por otra parte, es necesario garantizar que la red aeroportuaria y de servicios a la navegación aérea se proporcionen de manera adecuada.

Sólo a través de una reestructuración a fondo de los sistemas de transporte aéreo troncal y de la incorporación de los distintos niveles de aviación en un Sistema Nacional de Transporte Aéreo, será posible que se logre una efectiva modernización de los servicios aéreos.

Por lo anterior, la modernización de los servicios de transporte aéreo, como orientación estratégica general, se constituye en la respuesta al proceso de adaptación a las nuevas circunstancias que el entorno nacional e internacional demandan.

Fomento a las líneas aéreas regionales.

La modernización del transporte aéreo considera como punto fundamental el desarrollo de los distintos niveles de aviación, para que atiendan con equipos adecuados los diferentes mercados actuales y potenciales que configuran el sistema. Ello supone el fortalecimiento de las actuales empresas regionales y la promoción de nuevos operadores estructurados en unidades productivas eficientes.

Las condiciones geográficas del país hacen necesario el servicio del transporte aéreo regional, sin embargo aún tiene un desarrollo incipiente, en parte por la falta de un trato equitativo en cuanto al cobro de los servicios aeroportuarios y del combustible en relación con las compañías troncales, además de que se favoreció una regulación proteccionista del mercado en favor de dichas compañías.

En virtud de las características propias de la aviación regional, a fin de inducir una adecuada productividad, se con-

templa el otorgamiento de un paquete de apoyos específicos que les facilite su modernización y autosuficiencia financiera.

Impulso al transporte aéreo internacional.

Considerando la posición geográfica de México para explotar el mercado turístico de Norteamérica, el más grande del mundo, las fuertes tasas de crecimiento previstas para el turismo, la infraestructura hotelera en expansión y considerando un turismo receptivo transportado por vía aérea del orden del 70%, se hace necesario impulsar el transporte aéreo internacional.

El crecimiento futuro del transporte aéreo se originará, en gran medida, por el impulso que se proporcione al servicio internacional, dado el lento repunte que se espera para la demanda doméstica.

Lo anterior se originará considerando la necesidad de que las empresas aéreas nacionales tengan una participación adecuada en los diferentes mercados, no sólo en razón de la captación de divisas y su financiamiento, sino para garantizar la soberanía sobre el espacio aéreo nacional y la autodeterminación en nuestras comunicaciones aéreas con el exterior.

Se plantea así la necesidad de una revisión de las facili

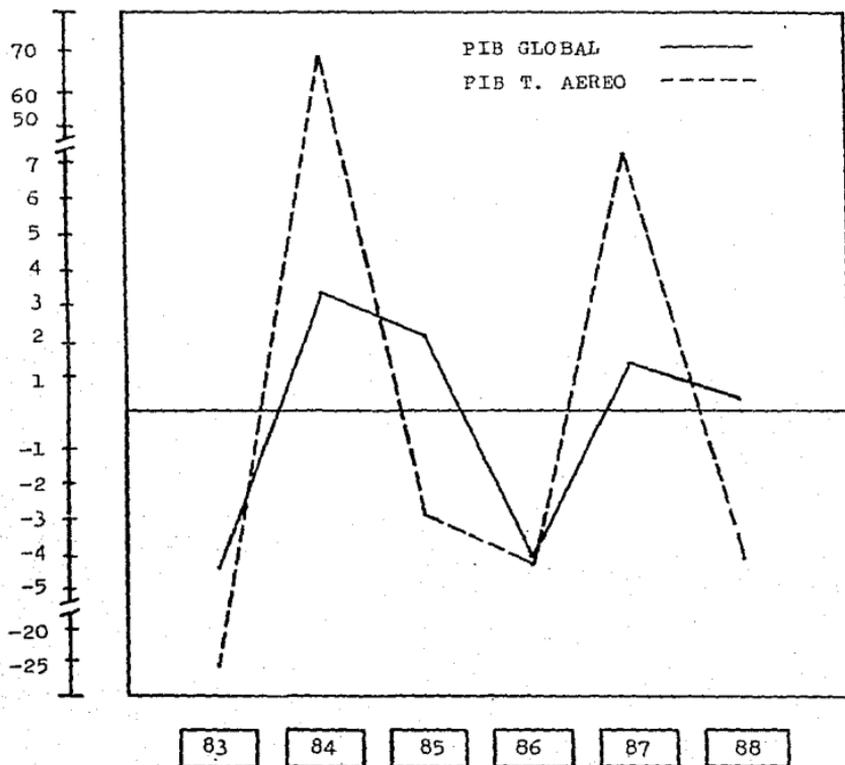
dades que existen para que nuestras empresas logren dicha participación en el tráfico aéreo, incluyendo aspectos tarifarios y de coordinación intersectorial que permitan mejorar sus condiciones de competitividad.

El adecuado crecimiento de las empresas nacionales y su competitividad frente a las aerolíneas extranjeras, dependerá cada vez con mayor medida del desarrollo de programas de adecuación tecnológica, a fin de estar en condiciones de ofrecer al pasajero un servicio de la más alta calidad.

Gráfica 1

EVOLUCION DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO GLOBAL Y DEL
TRANSPORTE AEREO, 1983-1988.

(Con base en precios de 1980)



2. Infraestructura Aeroportuaria.

El desarrollo y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, así como los sistemas de ayudas a la navegación, deberán encaminarse al máximo aprovechamiento de su capacidad instalada y a la ampliación y apoyos adicionales que supone el establecimiento de centros consolidadores y distribuidores de tráfico, así como a la creación de bases operativas en los nodos de desarrollo de la aviación regional y alimentadora.

La infraestructura aeroportuaria, que cubre prácticamente todo el territorio nacional, presenta algunos problemas puntuales, como el de los edificios terminales de centros turísticos, específicamente la terminal aérea de Cancún, y la necesidad de resolver el problema del aeropuerto de la Ciudad de México.

Con respecto a los servicios aeroportuarios, se observan algunos problemas por la falta de renovación del equipo de rampa y combustible, originados por los compromisos de ajustar los gastos para generar superávit constantes.

Asimismo, se requiere contar con reservas territoriales en los aeropuertos para ampliaciones de pistas paralelas, cables de rodaje, edificios terminales y servicios complementarios, a fin de estar en posibilidades de satisfacer el creci

miento paralelo de los servicios aeroportuarios en relación al propio crecimiento de los servicios de transporte aéreo.

Por su parte, las ayudas en el espacio aéreo nacional se han consolidado en el espacio aéreo superior, incluso con capa cidad de atender incrementos en la demanda. Sin embargo, las ayudas en el espacio aéreo inferior son aún insuficientes, por lo que los gastos de inversión se concentrarán en la moderniza ción y conservación de la infraestructura existente y en la instalación de ayudas a la navegación en el espacio aéreo inferior para incrementar la seguridad de la aviación de tipo regional y alimentadora.

La construcción de aeropuertos, por otra parte, se realizará sólo en aquellos casos que se consideren plenamente justificados para el desarrollo regional, otorgando prioridad a ciudades estratégicas, o bien, a aeropuertos que presenten elevados niveles de operaciones.

Asimismo, se impulsará la desconcentración de operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en la medida que se establezcan los centros consolidadores y distribui dores de tráfico aéreo en otras ciudades importantes.

3. Mantenimiento e Industria Aeronáutica.

En relación al desarrollo de la industria aeronáutica, el país se encuentra rezagado con respecto a otros países de economía comparable a la de México, a tal grado que, a la fecha, es prácticamente nula la existencia de dicha industria, y los esfuerzos realizados por impulsarla no han logrado consolidarse.

Por otra parte, el mantenimiento a las aeronaves de la aviación troncal es proporcionado por las mismas empresas, obligándolas a distraer su función principal como prestadoras de servicio aéreo, y a ejercer duplicidad de esfuerzos que requieren de cuantiosas inversiones.

Dado lo anterior, se hace necesario implementar acciones que fomenten el desarrollo de la industria aeronáutica y consoliden los servicios de mantenimiento aeronáutico.

4. Capacitación y Recursos Humanos.

Las actividades de formación y capacitación de personal técnico aeronáutico, se han visto afectadas por la recesión del mercado laboral de este medio, provocado por la disminución de la demanda de los servicios de transporte aéreo y por el personal que quedó excedente durante la quiebra de una de las líneas aéreas troncales, el cual alimentará las necesidades inmediatas que origine el desarrollo de la aviación en sus diferentes niveles.

Por otra parte, la reorganización del subsector Transporte Aéreo ofrece la posibilidad de racionalizar los recursos de formación y capacitación de personal, compactándolos e integrándolos en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC).

El GIAAC cuenta con instalaciones adecuadas para cumplir con las funciones que le demandará el desarrollo del Transporte Aéreo, siendo un inconveniente su actual ubicación dentro de la Base Aérea Militar No. 1, ya que se dificulta la operación de los vuelos de instrucción dentro de la misma, por lo que sería conveniente considerar la reubicación de dicho Centro.

5. Organización y Administración.

La efectiva modernización del transporte aéreo requiere contar con una estructura de la Administración Pública que evite duplicidades, facilitando así las labores de planeación, operación, supervisión y promoción de esta actividad.

El fortalecimiento de la autoridad aérea a través de la reestructuración administrativa del subsector, la revisión y actualización de las disposiciones legales y la dotación adecuada de recursos técnicos, humanos y financieros, permitirán disponer de un marco adecuado de normatividad que regule y promueva el desarrollo ordenado del subsector aéreo.

En este contexto, se han tomado acciones inmediatas a fin de concentrar en la Subsecretaría de Operación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la administración, bajo mando unificado, de las dependencias y entidades públicas que conforman el Subsector Aéreo. En este sentido, se procedió a integrar a la Dirección General de Aeropuertos y al organismo Transporte Aéreo Federal a la estructura de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Asimismo, el órgano desconcentrado SENEAM seguirá funcionando administrativamente en forma autónoma pero coordinado operativamente por ASA, con lo cual se fortalece la integración y coordinación de las diversas áreas de la infraestructura aeroportuaria. (40)

CONCLUSIONES

Al examinar el escenario probable en que se desarrollará el subsector aéreo, se aprecian tendencias a favor de una evolución positiva de dicho subsector. Tales expectativas se fundamentan en acciones de apoyo y fomento que deberán instrumentarse para recuperar los niveles de crecimiento y favorecer el desarrollo de las actividades aeronáuticas, entre las que destacan: aprovechar al máximo la capacidad y cobertura aeroportuaria, fortalecer los servicios de mantenimiento y reparación, estimular el turismo internacional, fortalecer la formación y capacitación de recursos humanos, impulsar los servicios regionales y alimentadores, apoyar el establecimiento de una industria aeronáutica nacional y fomentar el transporte aéreo de pasajeros y de carga. No deben olvidarse, por otra parte, la relevante importancia que presenta el transporte aéreo a pesar de su escasa participación con respecto al PIB (Producto Interno Bruto) y su elevada vulnerabilidad a los ciclos económicos.

En términos generales, durante los próximos años el transporte aéreo se caracterizará por el crecimiento del servicio de pasajeros internacionales con el fin de fortalecer la interacción turística del exterior hacia nuestro país, así como por el apoyo a la aviación de tipo regional-alimentadora y a los vuelos de fletamento. Asimismo, se incrementarán los servicios de carga aérea y se generarán apoyos orientados a la creación de empresas especializadas en este tipo de servicio, con el fin de aumentar los ingresos por este concepto.

Con respecto al equipo de vuelo, las nuevas adquisiciones deberán orientarse hacia la nueva tecnología, incrementando el número de aeronaves para los diferentes niveles de aviación de acuerdo a la demanda de servicios de transporte aéreo.

Por su parte, la infraestructura aeroportuaria existente no sufrirá cambios espectaculares en lo que respecta a la construcción de nuevos aeropuertos, ya que los existentes cubrirán en forma adecuada las necesidades futuras de dichos servicios, por lo que los gastos de inversión se orientarán principalmente a la dotación de apoyos a la navegación aérea, sobre todo en el espacio aéreo inferior, para incrementar la seguridad de la aviación de tipo regional y alimentadora.

La infraestructura de servicios a la navegación aérea dará especial atención a la renovación tecnológica y a cubrir aquellos servicios actualmente insuficientes, particularmente en el sistema de radares de zona y terminales, así como en las comunicaciones aire-tierra y vía satélite. En los servicios de ayudas a la navegación aérea se plantea como acción central llevar a cabo la modernización integral de la red, considerando dos aspectos fundamentales:

-mejorar la calidad de los servicios, que de hecho se vió incrementada mediante la puesta en práctica del Esquema Rector, y

-adecuar las instalaciones y servicios para atender la demanda previsible.

Por otra parte, por lo que a financiamiento, regulación y administración se refiere, se espera mantener una administración pública superávitaria del Sistema Aeroportuario en su operación, conservación e inversión, complementando ésta con la participación de la inversión privada en obras de ampliación de las terminales de pasajeros y servicios.

Además, se deberá fortalecer la autoridad aeronáutica con las funciones normativas de ampliación y operación de los aeropuertos y consolidar en ASA las funciones de operación, conservación y construcción de la infraestructura aeroportuaria.

Asimismo, se promoverá el establecimiento de talleres técnicamente adelantados, distribuidos conforme a los esquemas de centros consolidadores y distribuidores de tráfico aéreo, y la fabricación de partes y refacciones para la aviación, así como el equipo de apoyo a la infraestructura aeroportuaria. Además, se deberá propiciar la coparticipación con otros países en la fabricación de aeronaves de tecnología avanzada y fomentar la investigación, diseño, desarrollo y fabricación de los equipos de apoyo en tierra y los requeridos para la navegación aérea. Por lo tanto, se debe apoyar a la industria aeronáutica nacional, vía inversión extranjera y transferencia de tecnología,

para poder incrementar la participación de nuestro país en este rubro.

A fin de promover el sano desarrollo del transporte aéreo se requerirá modernizar algunos aspectos del marco jurídico-administrativo, de acuerdo con los requerimientos del desarrollo del país. Adicionalmente, es imprescindible que la autoridad aeronáutica continúe su fortalecimiento, a fin de contar con los instrumentos y el apoyo institucional suficiente para ejercer su labor.

En este sentido, entre las principales acciones que se deberán efectuar, se encuentra la promoción a nivel internacional de los diferentes cursos impartidos por el CIAAC, ya que como resultado de los problemas del subsector aéreo, se vieron afectados los trabajos de capacitación de recursos humanos. De la misma manera, se deberán racionalizar los recursos de formación y capacitación de personal, compactando y aglutinando en un sólo centro los diversos recursos que actualmente se encuentran dispersos.

Por lo tanto, como consecuencia de los requerimientos de modernización y eficiencia que registrarán al subsector aéreo y a la economía nacional en general, en los próximos años se profundizará en la reestructuración, simplificación, desconcentración y descentralización administrativa de los servicios aero-

portuarios.

Finalmente, cabe mencionar que como resultado del proceso de modernización que actualmente priva en el país, y como parte integrante del Foro de Consulta Popular para la Modernización de las Comunicaciones y el Transporte, se efectuó el día 9 de marzo del presente año el Foro para la Modernización del Transporte Aéreo, con la participación de los representantes de los diferentes sectores que intervienen en la actividad aérea, a fin de conocer sus puntos de vista y necesidades actuales para incorporarlos a las acciones que en materia de planeación se realicen.

Debemos reconocer que sólo mediante la observancia de las recomendaciones anteriores, así como de las que surjan de la deliberación realizada en este Foro y de las necesidades reales que presenta el transporte aéreo, se avanzará en el cumplimiento de las metas de modernización, eficiencia y productividad que le son requeridas, además de que se profundizará en el apoyo al Sector Turismo y a la economía en general. Sólo así podrá alcanzarse el desarrollo pleno del subsector y el logro cabal y efectivo de los objetivos, estrategias y líneas de acción anteriormente referidos, con el fin de originar un Sistema Integral de Transporte Aéreo que fortalezca el desarrollo e conómico, político y social del país.

NOTAS

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

- 1.- Con respecto a las características de los planes de la época de la postguerra, véase: Tamames, R. "Estructura Económica Internacional" , p.p. 54-63, 405 y 407.
- 2.- Acerca de los problemas y perspectivas que presenta la planeación, pueden consultarse: Solís, Leopoldo. "Perspectivas de la Planeación" , en Comercio Exterior, Vol. 30, Núm. 11, noviembre de 1980, p.p. 1181-1186; Silva Herzog, Jesús. "Planeación financiera para el desarrollo" , en Comercio Exterior, Vol. 30, Núm. 11, noviembre de 1980, p.p. 1250-1252 y Rodríguez, Carlos R. "Problemas prácticos de la planificación centralizada" , en Comercio Exterior, Vol. 30 Núm. 11, noviembre de 1980, p.p. 1214-1219.
- 3.- Para profundizar acerca de los trabajos en materia de planeación en nuestro país, desde principios de siglo hasta mediados de la década de los 70's, consúltese: De Pablo, Luis. "Planeación" . Secretaría de la Presidencia. México, 1975.
- 4.- A este respecto pueden consultarse: De la Madrid, Miguel. "La planeación en México" , en Comercio Exterior, Vol. 30, Núm. 11, noviembre de 1980, p.p. 1253-1256 y Nacional Fi

nanciera, S.A. "Presentación pública del Plan Global de Desarrollo 1980-1982", en El Mercado de Valores. Año XL. Suplemento al núm. 16, abril de 1980. p.p. 393-405.

- 5.- Nacional Financiera, S.A. "Ley de Planeación", en El Mercado de Valores. Año LXIII. Núm. 3, enero de 1983. p.p. 62-68 y Secretaría de Programación y Presupuesto. "Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988", Poder Ejecutivo Federal. México, 1983. 430 pág.
- 6.- Acerca de los cambios en la economía mundial, véase: Drucker, Peter F. "La nueva economía mundial", en Informe Bibliográfico. Núm. 35. El Nacional. México, julio de 1986. p.p. 7-20.
- 7.- Una de las principales medidas que se han instrumentado a este respecto es la revisión del marco regulatorio de la actividad económica nacional, establecida por decreto presidencial del 9 de febrero de 1989. Esta medida conllevará, sin duda, un proceso de mayor liberalización y desregulación interna con el fin de determinar un marco adecuado para propiciar la inversión, tanto de nacionales como de extranjeros.
- 8.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984-1988", México. 1984. p.p. 141-147.

- 9.- Consúltese: De la Madrid, Miguel. "Sexto Informe de Gobierno, 1988". Anexo Estadístico. Presidencia de la República. Secretaría de Programación y Presupuesto. México, septiembre de 1988. 237 pág.
- 10.- Sobre el particular pueden consultarse: Banco de México, S.A. "Indicadores del sector externo". Serie Balanza de Pagos. México, diciembre 1970-1988. Varios números; y De la Madrid, Miguel. "Sexto informe ..." Op. cit. p. 175.
- 11.- Idem.
- 12.- Idem.
- 13.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglamentos". Dirección General de Asuntos Jurídicos. México, 1987. p.p. 97-117 y "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal". Dirección General de Asuntos Jurídicos. México, 1984. p.p. 21-23. (art. 36).
- 14.- Sobre este particular, el artículo 307 (Libro 4o., capítulo 1) de la Ley de Vías Generales de Comunicación dice:
- "La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las de más leyes y reglamentos aplicables". Op. cit. p. 97.

- 15.- Organización de Aviación Civil Internacional. "Memoria sobre la OACI". Servicio de información de la OACI. Canadá, 1984. 62 pág. y "Algunos datos sobre la OACI". Servicio de información de la OACI. Canadá, 1985. 9 pág.
- 16.- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. "Estatutos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y Reglamento Interno". México, 1973. p.p. 1-8.
- 17.- Asociación de Transporte Aéreo Internacional. "Estatutos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional". Montreal, Canadá. 1977. 8 pág.
- 18.- Acerca de los antecedentes de la Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles (ICAA), se tiene como fecha posible de entrada en vigor el año de 1962, realizando modificaciones en sus estatutos en junio de 1966. Con respecto al Consejo Internacional de Operadores de Aeropuertos (AOCI), sus antecedentes se remontan al año de 1948.
- 19.- De la Peña C., Luis. "Política Aeronáutica. Evolución y perspectivas". México, 1987. p.p. 1-10.
- 20.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Hacia un mejor Sistema Nacional de Transporte Aéreo", en Excélsior, 27 de abril de 1988. p.p. 36-A y 37-A.

- 21.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo". México, 1988. 148 pág. y Dirección General de Aeronáutica Civil. "Sistema Nacional de Transporte Aéreo. Un enfoque de Centros de Distribución de Tráfico". Dirección de Programación y Evaluación, S.C.T., México, 1988. 80 hojas.
- 22.- Landry, James E. "Perspectiva industrial sobre las tendencias regulatorias en los Estados Unidos. Deregulación VS. Re-regulación". Conferencia AMDA/Air Canada. Montreal, Canadá. Mayo de 1987. 18 hojas.
- 23.- Instituto de Estudios Políticos, Económicos y Sociales. "Programa de Gobierno 1988-1994. Transporte Aéreo y su Infraestructura". Comisión de Infraestructura. México, 1988. p. 6.
- 24.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Programa Nacional ..." Op. cit. p. 180 e Instituto de Estudios Políticos, Económicos y Sociales. "Programa de Gobierno ..." Op. cit. p. 6.
- 25.- Instituto de Estudios Políticos, Económicos y Sociales. "Programa de Gobierno ..." Op. cit. p. 9.
- 26.- Ibid, p. 28

27.- Ibid, p. 29.

28.- Idem.

29.- Ibid, p. 11.

30.- Instituto de Estudios Políticos, Económicos y Sociales. "Industria Aeronáutica. Políticas Generales". Comisión de Infraestructura. México, 1988. p. 1 y De la Peña C., Luis. "Perspectivas de desarrollo de la industria aeronáutica en México". Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T. México, 1988. hoja 6.

31.- De la Peña C., Luis. "Política Aeronáutica ..." Op. cit. Anexo 12. p. 70.

32.- Idem.

33.- Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil. "Propuesta de Programa de Mediano Plazo 1989-1994". Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T. México, enero de 1989. hojas 1-3.

34.- Ibid, hoja 2.

35.- Dirección General de Aeronáutica Civil. "Relación de permi

sionarios. Por tipo de servicio". Departamento de Transporte Aéreo Internacional, S.C.T. México, 1989. 30 hojas.

36.- Dirección General de Aeronáutica Civil. "Relación de Convenios y Permisos". Departamento de Transporte Aéreo Internacional, S.C.T. México, 1989. 10 hojas.

37.- Idem.

38.- Instituto de Estudios Políticos, Económicos y Sociales. "Programa de Gobierno ..." Op. cit. p. 13.

39.- Ibid, p. 12.

40.- Véase: Durán, Jaime. "Empezó la Consulta sobre Modernización del Transporte Aéreo", en Excélsior. México, marzo 10 de 1989. p. 5-A. ; Popo, José Luis. "Estamos abiertos a recibir propuestas de la IP: Oteyza", en El Universal. México, marzo 10 de 1989. p. 22 y García S., José. "No permitirá ASA la participación de la IP en la infraestructura aeroportuaria", en El Día. México, marzo 10 de 1989. p. 8.

BIBLIOGRAFIA

DOCUMENTOS CONSULTADOS.

ASOCIACION DE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

"Estatutos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional". Montreal, Canadá. 1977. 8 pág.

BANCO DE MEXICO, S.A.

"Indicadores del Sector Externo". Serie Balanza de Pagos. Varios números. México, 1970-1988.

BRITISH AEROSPACE.

"Findings and recommendations of the joint mexican government and British Aerospace studies of the civil aerospace industry in Mexico". Proyecto de Acuerdo entre British Aerospace y el gobierno mexicano para el establecimiento de la Industria Aeronáutica Nacional. SCT-SECOFI. México, 1987. 17 hojas.

CENTRO INTERNACIONAL DE ADIESTRAMIENTO DE AVIACION CIVIL.

"Propuesta de Programa de Mediano Plazo 1989-1994". DGAC-S.C.T. México, enero de 1989. 10 hojas.

COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL.

"Estatutos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y Reglamento Interno". México, 1973. 22 pág.

COMISION NACIONAL DE INVERSIONES EXTRANJERAS.

"Inversiones Extranjeras. Marco jurídico y su aplicación". México, 1984. 272 pág.

CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA.

"Ley para coordinar y promover el desarrollo científico y tecnológico". Serie de Documentos. Segunda Epoca. México, 1985. 26 pág.

DE LA MADRID, H. MIGUEL.

"La planeación en México", en Comercio Exterior. Vol. 30 Núm. 11. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. México, noviembre de 1980.

DE LA PEÑA, C. LUIS.

"Política Aeronáutica. Evolución y Perspectivas". Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T. México, junio de 1987. 70 hojas.

"Perspectivas de desarrollo de la industria aeronáutica en México". Ponencia presentada en el Primer Congreso Internacional de la Industria Aeronáutica, del 25 al 28 de octubre de 1988. Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T. México, 1988. 10 hojas.

DE PABLO, LUIS.

"Planeación". Secretaría de la Presidencia. Poder Ejecutivo Federal. México, 1975. 52 pág.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

"Nota Informativa". Departamento de Transporte Aéreo Internacional, S.C.T. México, 1989. 10 hojas.

"Relación de Permissionarios. Por tipo de servicio". Departamento de Transporte Aéreo Internacional, S.C.T. México, 1989. 30 hojas.

"Relación de convenios y permisos". Departamento de Transporte Aéreo Internacional, S.C.T. México, 1989. 10 hojas.

DRUCKER, PETER.

"La nueva economía mundial", en Informe Bibliográfico, Núm. 35. El Nacional. México, julio de 1986. 80 pág.

DURAN, JAIME.

"Empezó la Consulta sobre Modernización del Transporte Aéreo", en Excélsior. México, marzo 10 de 1989.

FISCHER, H.J.

"Desarrollo de la carga intermodal". Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles. ICAA/C25/WP 2.1. Francia, 1985. 20 pág.

GARCIA, S. JOSE.

"No permitirá A.S.A. la participación de la IP en la infraestructura aeroportuaria", en El Día. México, marzo de 1989.

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS, ECONOMICOS Y SOCIALES.

"Industria Aeronáutica. Políticas Generales". Comisión de

Infraestructura. Subcomisión de Industria de Equipo de Transporte. P.R.I. México, septiembre de 1988. 5 hojas.

"Industria Aeronáutica. Acciones Inmediatas". Comisión de Infraestructura. Subcomisión de Industria de Equipo de Transporte. P.R.I. México, septiembre de 1988. 3 hojas.

"Programa de Gobierno, 1988-1994. Transporte Aéreo y su Infraestructura". Comisión de Infraestructura. Subcomisión de Transporte Aéreo. P.R.I. México, noviembre de 1988. 45 hojas.

LANDRY, JAMES E.

"Perspectiva industrial sobre las tendencias regulatorias en los Estados Unidos. Deregulación VS Re-regulación". Conferencia AMDA/Air Canada, mayo de 1987. 18 hojas.

L'EMAILLET, MARCEL Y REBOULIN, JEAN-CLAUDE.

"La combinación vía aérea-vía marítima al servicio de la carga". Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles. ICAA/C25/WP 4.3. Francia, 1985. 25 pág.

MAHMUD, FACHRI.

"Sistemas de transportes intermodales: método de planteamiento". Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles. ICAA/C25/WP 2.4. Francia, 1985. 20 pág.

MORAN MOGUEL, CARLOS A.

"Autodeterminación en reparación de aeronaves". Ponencia

presentada el 27 de noviembre de 1987 en la Reunión Nacional sobre Comunicaciones y Transportes. IEPES. México, 1987. 5 hojas.

NACIONAL FINANCIERA, S.A.

"Reunión de evaluación de actividades del Conacyt, 1983-1986". Incluye decreto para fomentar la investigación y comercialización de tecnología nacional, en El Mercado de Valores. Año XLVII. Núm. 35. México, agosto de 1987.

"Programa Nacional de Desarrollo Tecnológico y Científico, 1984-1988". Resumen, en El Mercado de Valores. Año XLIV. Núm. 37. México, septiembre de 1984.

"Presentación pública del Plan Global de Desarrollo, 1980-1982", en El Mercado de Valores. Año XL. Suplemento al núm. 16. México, abril de 1980.

"Ley de Planeación", en El Mercado de Valores. Año LXIII. Núm. 3. México, enero de 1983.

"Mensaje de toma de posesión del presidente Miguel de la Madrid", en El Mercado de Valores. Año LXII. Núm. 49. México, diciembre de 1982.

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

"Memoria sobre la OACI". Servicio de Información de la

OACI. Canadá, 1984. 62 pág.

"Algunos datos sobre la OACI". Servicio de Información de la OACI. Canadá, 1985. 10 pág.

PODER EJECUTIVO FEDERAL.

"Acuerdo por el que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial procederá a revisar el marco regulatorio de la actividad económica nacional", en Diario Oficial de la Federación. México, 9 de febrero de 1989.

"Programa Nacional de Desarrollo Tecnológico y Científico, 1984-1988". México, 1984. 400 pág.

POPO, JOSE LUIS.

"Estamos abiertos a recibir propuestas de la IP: Oteyza", en El Universal. México, marzo 10 de 1989.

RODRIGUEZ, CARLOS R.

"Problemas prácticos de la planificación centralizada", en Comercio Exterior. Vol. 30. Núm. 11. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. México, noviembre de 1980.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL.

"Análisis y perspectivas de la industria aeronáutica civil en México". Dirección General de Difusión y Estudios sobre Inversión Extranjera. Subdirección de Análisis de Proyectos. México, 1986. 513 pág.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

"Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes, 1984-1988". México, 1984. 300 pág.

"Ley de vías generales de comunicación y reglamentos". Dirección General de Asuntos Jurídicos. México, 1987. 300 pág.

"Ley orgánica de la Administración Pública Federal". Dirección General de Asuntos Jurídicos. México, 1984. 150 pág.

"Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo". México, 1988. 148 pág.

"Estrategia de simplificación administrativa". Oficialía Mayor. México, enero de 1989. 19 hojas.

"Propuestas de reestructuración de las Jefaturas de Región y Comandancias de Aeropuertos". Dirección General de Aeronáutica Civil. México, marzo de 1987. 40 hojas.

"Hacia un mejor Sistema Nacional de Transporte Aéreo", en Excélsior. México, abril 27 de 1988.

"Sistema Nacional de Transporte Aéreo. Un enfoque de Centros de Distribución de Tráfico". Dirección de Programación y Evaluación. DGAC. México, junio de 1988. 80 hojas.

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO.

"Plan Nacional de Desarrollo, 1983-1988". Poder Ejecutivo Federal. México, 1983. 430 pág.

"Sexto Informe de Gobierno". Anexo Estadístico. Poder Ejecutivo Federal. México, septiembre de 1988. 237 pág.

SILVA HERZOG, JESUS.

"Planeación financiera para el desarrollo", en Comercio Exterior. Vol. 30. Núm. 11. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. México, noviembre de 1980.

SOLIS, LEOPOLDO.

"Perspectivas de la Planeación", en Comercio Exterior. Vol. 30. Núm. 11. Banco Nacional de Comercio Exterior, - S.A. México, noviembre de 1980.

TAMAMES, RAMON.

"Estructura Económica Internacional". Alianza Universidad. España, 1984. 454 pág.