

26 201



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES "ARAGON"

ANALISIS DEL DESARROLLO ECONOMICO DEL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO: TRANSPORTE AEREO FEDERAL. PERIODO 1984-1988

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN ECONOMIA
P R E S E N T A :
ROBERTO RODRIGUEZ GASCA



México, D. F., Septiembre 1990

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

I N D I C E

ANALISIS DEL DESARROLLO ECONOMICO DEL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO: TRANSPORTE AEREO FEDERAL

PERIODO 1984 - 1988

	PÁGINA
INTRODUCCION	1
I. ESTRUCTURA DE LA FLOTA DEL PARQUE AERONAUTICO OFICIAL	6
A) ANTECEDENTES	6
B) COMPOSICION DE LA FLOTA	9
C) CAPACIDAD INSTALADA	12
II. MARCO ECONOMICO	13
A) NECESIDAD DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO OFICIAL	15
B) RECURSOS ECONOMICOS DISPONIBLES	17
C) TRANSFERENCIA DE AERONAVES	19
1.- SELECCION DE LOS EQUIPOS ADECUADOS PARA EL SERVICIO.	20
D) ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AEREO OFICIAL	22
1.- SERVICIO EJECUTIVO	22
2.- RUTAS ALIMENTADORAS	24
2.1. LA INICIATIVA PRIVADA EN EL MANEJO DE LAS RUTAS ALIMENTADORAS	26
III. ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DE UN ORGANISMO DE TRANSPORTE AEREO OFICIAL	29
A) ANTECEDENTES	29
B) ATRIBUCIONES	31
C) ESTRUCTURA ORGANICA	34
1.- FUNCIONES	34

	PÁGINA
IV. OPERACIONES AEREAS DE TRANSPORTE AEREO FEDERAL	38
a) ANALISIS ANUALIZADO DE OPERACIONES AEREAS	38
V. RECURSOS ECONOMICOS	50
a) PRESUPUESTO DEL ORGANISMO	51
b) INGRESOS	54
c) COSTOS Y TARIFAS	57
VI. EVALUACION ECONOMICA DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN EL PERIODO ANALIZADO	66
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	73
ANEXOS Y GRAFICAS	
1.- AERONAVES EXISTENTES EN EL PARQUE AERONAUTICO - MEXICANO	81
2.- SERVIDORES PUBLICOS DE ALTO RANGO POTENCIALES A UTILIZAR EL TRANSPORTE AEREO	82
3.- AERONAVES DE TURBORREACCION RECOMENDABLES PARA OPERACIONES DE CORTO, MEDIANO Y LARGO ALCANCE	83
4.- RELACION DE LAS AERONAVES DE T.A.F.	84
5.- RESUMEN DE OPERACIONES AEREAS DE T.A.F.	85
6.- OPERACIONES AEREAS POR AERONAVE DE T.A.F.	86
7.- TOTAL DE HORAS VOLADAS MENSUALMENTE POR T.A.F. (GRAFICA)	87
8.- PASAJEROS TRANSPORTADOS POR T.A.F. (GRAFICA)	89
9.- COMPARATIVO DE OPERACIONES AEREAS	91
10.- ESTADO DE RESULTADOS DEL PERIODO 1984 - 1988 (GRAFICA: COMPARATIVO DE INGRESOS)	92
11.- RELACION DE AERONAVES EXISTENTES AL 31 DE -- DICIEMBRE DE 1988 EN TRANSPORTE AEREO FEDERAL	94
12.- COSTOS DE OPERACION DE LA FLOTA AEREA DE TRANS- PORTE AEREO FEDERAL	95
BIBLIOGRAFIA	96

I N T R O D U C C I O N

LA PARTICIPACIÓN DEL ESTADO EN LA CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CONSTITUYE UNA FUNCIÓN DE RECTORÍA E IMPULSO AL DESARROLLO NACIONAL.

CON ESTE PROPÓSITO, EL GOBIERNO FEDERAL DEBERÁ PROMOVER EL DESARROLLO DE LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA APOYAR LAS POLÍTICAS DE CRECIMIENTO Y ESTABILIDAD ECONÓMICA, INTEGRACIÓN Y DESARROLLO REGIONAL, PROMOCIÓN DEL EMPLEO, IMPULSO AL COMERCIO EXTERIOR, ATENCIÓN A LAS DEMANDAS SOCIALES, Y FOMENTO INDUSTRIAL Y TURÍSTICO.

LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES REVISTE GRAN IMPORTANCIA PARA ASEGURAR EL CRECIMIENTO SOSTENIDO DE LA ECONOMÍA. LA MODERNIZACIÓN DEL PAÍS REQUIERE QUE LOS SERVICIOS SEAN SUFICIENTES, DE CALIDAD Y GRAN EFICIENCIA; ADICIONALMENTE, LOS PRECIOS DE ESTOS NO DEBERÁN SER MAYORES QUE LOS PAÍSES CON QUIENES SE COMPITE EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES.

EN VISTA DE LA MAGNITUD DE LAS INVERSIONES QUE EXIGE LA MODERNIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES, ES NECESARIA UNA MAYOR PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA, LO QUE CONSTITUIRÁ UN FACTOR PARA CUBRIR INSUFICIENCIAS DE LA INVERSIÓN PÚBLICA Y UNA OPORTUNIDAD DE COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE EL GOBIERNO Y PARTICULARES.

POR LA IMPORTANCIA DE LOS TRANSPORTES EN EL DESARROLLO GENERAL DEL PAÍS, EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PLANTEA LA INTEGRACIÓN DE UN SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTES QUE AMPLÍE LOS SERVICIOS EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL. EN TAL CONTEXTO, EL TRANSPORTE AÉREO FEDERAL EXPRESA EN SUS PROGRAMAS LOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDEN LOGRAR, ADEMÁS DE PRECISAR LOS INSTRUMENTOS Y ACCIONES QUE HABRÁN DE PONERSE EN PRÁCTICA, ASÍ COMO LOS RECURSOS QUE CON TAL PROPÓSITO SE REQUIEREN PARA EL LOGRO DE ESOS OBJETIVOS.

DADO QUE EL DESARROLLO NACIONAL EXIGE SOLUCIONES EFICACES, EL PROCESO DE PLANEACIÓN TIENE ALCANCES QUE PERMITEN SU LOGRO -- DENTRO DE UN CONTEXTO ARMÓNICO Y EQUILIBRADO. LOS MECANISMOS DE PLANEACIÓN PROPICIAN EL CANALIZAR ADECUADAMENTE LOS RECURSOS HACIA LAS ÁREAS DONDE RESULTAN INDISPENSABLES, SIN CAUSAR DETRIMENTO EN ALGÚN OTRO SECTOR, PARA QUE NINGUNA DE LAS ---- ACCIONES RESULTEN INDEPENDIENTES, Y SE LLEVEN A CABO DENTRO - DE UN MARCO DE REFERENCIA NACIONAL COMO UN TODO INTEGRADO.

ES IMPORTANTE DESTACAR QUE LA PLANEACIÓN PRETENDE ALCANZAR UN AMBIENTE SOCIAL, DONDE CUALQUIER ÉXITO ECONÓMICO TENGA EL SENTIDO DE UN AUTÉNTICO BENEFICIO COMPARTIDO QUE AFIRME LA NACIOHALIDAD.

EN EL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES HA SIDO SIGNIFI- CATIVA LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA NACIONAL SOBRE TODO DURANTE - LA ÉPOCA DE LOS AÑOS SETENTAS Y A PRINCIPIO DE LOS OCHENTAS, - CUANDO ESTA ACTIVIDAD SE DESTACÓ POR UN ACELERADO CRECIMIENTO TANTO EN LO OPERATIVO COMO EN LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUA-- RIA, LAS QUE TUVIERON UN AUGE SIN PRECEDENTE Y EL NÚMERO DE - AERONAVES EXISTENTES CRECIÓ EN PROMEDIOS ELEVADOS.

EL TRANSPORTE AÉREO HA DESEMPEÑADO UN IMPORTANTE PAPEL EN EL- PROCESO DE DESARROLLO NACIONAL Y HA REGISTRADO ESTRECHA RELACI- ÓN CON LOS SUCESIVOS ESTADIOS SOCIALES Y ECONÓMICOS HABIE- NDO SIDO, SU DINÁMICA, ESTIMULADA SIGNIFICATIVAMENTE POR EL -- PROGRESO TECNOLÓGICO.

EN EL ÁMBITO NACIONAL INTERVIENEN DIVERSAS ENTIDADES EN EL -- TRANSPORTE AÉREO. LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, CABEZA DE SECTOR DEL MISMO NOMBRE, REGULA LA ACTIVIDAD - A TRAVÉS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL Y COOR- DINA LAS ACCIONES Y ESTRATEGIAS DEL SUBSECTOR; FORMA EL PERSONAL TÉCNICO EN EL CENTRO INTERNACIONAL DE ADIESTRAMIENTO DE - AVIACIÓN CIVIL.

A SU VEZ, EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES CONDUCE LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, CONSERVACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS QUE INTEGRAN SU PATRIMONIO; ASIMISMO, COORDINA A LOS ORGANISMOS SENEAM (SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO) Y TRANSPORTE AÉREO FEDERAL (T.A.F.).

TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, ORGANISMO DE RECIENTE CREACIÓN, TIENE COMO FINALIDAD BÁSICA LA DE ATENDER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE AÉREO OFICIAL, TANTO DE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, COMO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL A SOLICITUD DE ÉSTAS Y EL TRANSPORTE EN ZONAS NO SERVIDAS POR LA AVIACIÓN COMERCIAL COMISIONADA.

ESAS FACULTADES SE CIRCUNSCRIBEN DENTRO DE LA POLÍTICA GENERAL DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTES DEL PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN EL SENTIDO DE APROVECHAR LA CAPACIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTES PARA APOYAR EL DESARROLLO NACIONAL.

EN EL PASADO SE TUVO UNA INDISCRIMINADA ADQUISICIÓN DE EQUIPOS DE TIPO EJECUTIVO PARA LA TRANSPORTACIÓN DE SERVIDORES PÚBLICOS, TANTO EN LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL COMO EN LA DESCENTRALIZADA Y PARAESTATAL, QUE NO FUE OBJETO DE UNA REGULACIÓN QUE PERMITIERA CONTAR CON EL EQUIPO CONVENIENTE, TANTO EN CALIDAD COMO EN CANTIDAD Y EN MUCHOS CASOS SIN APOYOS DE SERVICIOS DE FÁBRICA. POR ELLO, PARA 1984, LA FLOTA AÉREA OFICIAL ESTABA COMPUESTA POR 669 AERONAVES, CONTANDO CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MARCAS Y MODELOS, LO CUAL HA MOTIVADO FUERTES INVERSIONES EN EQUIPOS DE APOYO, REFACCIONES Y CAPACITACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS.

POR TALES MOTIVOS, EL EJECUTIVO FEDERAL EXPIDIÓ DECRETO DE FECHA 10 DE JUNIO DE 1984, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 14 DEL MISMO MES Y AÑO, QUE CREÓ EL ORGANISMO -

PÚBLICO DESCENTRALIZADO TRANSPORTE AÉREO FEDERAL CON PERSONALIDAD Y PATRIMONIO PROPIOS, CON EL OBJETIVO FUNDAMENTAL DE -- EVITAR LA DISPERSIÓN DE ACCIONES EN MATERIA DE OPERACIÓN DE -- AERONAVES, QUE LA NECESIDAD DE TRANSPORTE DE LOS SERVIDORES -- PÚBLICOS HABÍA MOTIVADO Y, POR OTRA PARTE, LA ADQUISICIÓN NO- PROGRAMADA DE TALES APARATOS. (1)

TRANSPORTE AÉREO FEDERAL INICIÓ PROPIAMENTE EL SERVICIO DE -- TRANSPORTE DE FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL A MEDIADOS DEL MES DE AGOSTO, UTILIZANDO PARA ELLO LOS -- EQUIPOS RECIBIDOS DE LA EXTINTA UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO -- DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL (UTAPEF) Y LOS ADQUIRIDOS DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL.

EN CONJUNTO SE RECIBIERON 16 AERONAVES, CIFRA VERDADERAMENTE- POCO SIGNIFICATIVA SI LA COMPARAMOS CON EL TOTAL DE LA FLOTA- AÉREA OFICIAL, QUE SE INTEGRA POR 669 APARATOS.

POR OTRA PARTE, LAS LÍNEAS AÉREAS ALIMENTADORAS Y REGIONALES- SE CARACTERIZAN POR SU RED DISPERSA Y POCO ORGANIZADA, DESVI- CULADA DE LAS LÍNEAS TRONCALES, POR UN SERVICIO IRREGULAR CON EQUIPO DE VUELO ANTICUADO Y POCO ECONÓMICO EN SUS COSTOS DE -- OPERACIÓN. SU SITUACIÓN FINANCIERA SE AGRAVA PERMANENTEMENTE, YA QUE SUS ADQUISICIONES SE REALIZAN PRINCIPALMENTE EN MONEDA EXTRANJERA Y LA OBSOLESCENCIA DE SUS EQUIPOS IMPLICA ONEROSOS GASTOS DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO.

SU DESARROLLO TAMBIÉN HA SIDO LIMITADO POR LA CARENCIA DE -- APOYOS FINANCIEROS, ECONÓMICOS, FISCALES Y DE ASISTENCIA TÉC- NICA, LA DESVINCULACIÓN CON LOS PLANES DE DESARROLLO FEDERA- LES Y ESTATALES, LOS INCREMENTOS EN IMPUESTOS DE IMPORTACIÓN DE PARTES Y REFACCIONES Y LA LIMITADA CAPACIDAD INSTALADA DE LOS TALLERES DE MANTENIMIENTO NACIONALES.

(1) DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. MÉXICO, 14 DE JUNIO DE- 1984.

EN LO REFERENTE A LA SIMPLIFICACIÓN DE FLOTA, ELLO PERMITIRÁ-
AL ORGANISMO OPERAR ÚNICAMENTE EL EQUIPO NECESARIO PARA ATEN-
DER EL SERVICIO DE TRANSPORTE EJECUTIVO Y EL DE RUTAS ALIMEN-
TADORAS QUE PERMITA CONOCER, A CORTO PLAZO, LA VIABILIDAD DE-
EXPLOTACIÓN DE ESTAS ÚLTIMAS POR PARTE DE PARTICULARES; CON -
ESTO SE DESINCORPORARÁN LAS AERONAVES DE TURBOHÉLICE DEL OR-
GANISMO, YA QUE ÉSTAS BÁSICAMENTE SON UTILIZADAS PARA ESTE TI-
PO DE SERVICIO, POR LAS CARACTERÍSTICAS DE TALES AERONAVES.

CAPITULO I

ESTRUCTURA DE LA FLOTA DEL PARQUE AERONAUTICO OFICIAL

A) ANTECEDENTES.

EL DESARROLLO REGISTRADO EN LA ECONOMÍA DEL PAÍS EN LA DÉCADA DE LOS AÑOS SETENTA Y EN LOS DOS PRIMEROS DE LOS OCHENTA, SE EVIDENCIÓ EN EL PROGRAMA DE INVERSIONES QUE EL GOBIERNO FEDERAL LLEVÓ A CABO EN EL PAÍS, YA QUE SE ASIGNÓ UN INCREMENTO - SUSTANCIAL EN LA TRANSPORTACIÓN AÉREA DE SERVIDORES PÚBLICOS, QUE VIAJARON EN LABORES OFICIALES.

AHORA BIEN, CONFORME CRECIÓ LA DEMANDA DEL TRANSPORTE AÉREO - DE SERVIDORES PÚBLICOS, EL ESTADO SE APOYÓ EN LA ADQUISICIÓN - DE AERONAVES, LO QUE NO OBEDECIÓ A UN PLAN REGULADOR, TODA -- VEZ QUE SE HIZO CONSIDERANDO ÚNICAMENTE LA DISPONIBILIDAD PRE SUPUESTAL Y, EN ALGUNOS CASOS, EN ATENCIÓN A INTERESES PARTICULARES. LLEGÁNDOSE A LA FECHA, A CONTAR CON UN PARQUE AERO-- NÁUTICO OFICIAL REGISTRADO DE 669 EQUIPOS, (2) INCLUYENDO ---- TAMBIÉN LOS QUE PRESTAN SERVICIOS EN ALGUNA ACTIVIDAD ESPE-- CIALIZADA, DISTINTA AL TRANSPORTE DE PASAJEROS. ESTE PARQUE-- ESTÁ CONFORMADO POR 27 MARCAS Y 216 MODELOS DIFERENTES (ANEXO 1).

LA DIVERSIDAD DEL EQUIPO DE VUELO OFICIAL, HA GENERADO EN FOR MA PARALELA FUERTES INVERSIONES PARA CONSERVARLO EN CONDICIO-- NES DE AERONAVEGABILIDAD, YA QUE PARA CADA TIPO DE AERONAVE - SE REQUIERE CONTAR CON UN NIVEL DE INVENTARIOS DE PARTES Y RE FACCIONES QUE GARANTICE SU DISPONIBILIDAD. ASIMISMO, EL MAN-- TENIMIENTO EN EL PAÍS DE LOS AVIONES TURBORREACTORES Y TURBO-- HÉLICE CON QUE CUENTA LA FLOTA OFICIAL, ES LIMITADO, TENIENDO QUE RECURRIRSE A CENTROS ESPECIALIZADOS EN EL EXTRANJERO, ---

(2) S.C.T. ESTRUCTURA DEL PARQUE AERONÁUTICO OFICIAL. MÉXICO-- 1984.

PRINCIPALMENTE EN LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.

POR OTRO LADO, ES IMPORTANTE DESTACAR QUE CONFORME SE FUERON ADQUIRIENDO AERONAVES, FUE NECESARIO CREAR ESTRUCTURAS ORGÁNICAS DEDICADAS A LA ADMINISTRACIÓN DEL SERVICIO AÉREO DE LAS DEPENDENCIAS PÚBLICAS EN FORMA INDIVIDUAL, CON LOS GASTOS QUE ESTOS IMPLICAN Y LAS INVERSIONES EN ACTIVOS QUE FUERON NECESARIOS PARA LA ATENCIÓN DE LAS AERONAVES.

LA UTILIZACIÓN DE LAS AERONAVES HA SIDO IRREGULAR, PERO EN GENERAL TIENDE A DISMINUIR COMO SE PODRÁ OBSERVAR A CONTINUACIÓN:

UTILIZACION DE LA FLOTA AEREA DEL
SECTOR PUBLICO (3)

CONCEPTO	NUMERO	HORAS VOLADAS		
		1981	1982	1983
AVIONES DE ALA FIJA	452	102 688:12	96 685:30	82 682:10
HELICOPTEROS	217	75 859:00	85 952:37	63 694:30
T O T A L: :	669	178,547:12	182 638:07	146 376:40
VARIACION %		-	2.3	-19.9

ESTAS FLUCTUACIONES SE DEBEN A LOS PROBLEMAS ECONÓMICOS NACIONALES, ALTOS COSTOS DE OPERACIÓN Y PRINCIPALMENTE POR LA NORMATIVIDAD SOBRE LA UTILIZACIÓN DE EQUIPO DE VUELO, EXPEDIDA POR LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO.

(3) S.C.T. SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTES, PROGRAMA DE MEDIANO PLAZO: 1984 - 1988. MÉXICO, 1984.

DE ACUERDO A LA SITUACIÓN QUE PREVALECE EN LA ACTUALIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO OFICIAL, ES IMPORTANTE TOMAR LAS DECISIONES CONDUCTENTES PARA LOGRAR LA RACIONALIZACIÓN DE ESTE TIPO DE SERVICIO. POR LO QUE ES MENESTER EL CONTAR CON UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIOS, QUE SE ENCARGUE DE ATENDER Y EJECUTAR TODAS AQUELLAS ACTIVIDADES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS PARA CUBRIR LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE AÉREO DE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, A SOLICITUD DE ÉSTAS.

LA CREACIÓN DE ESTE ORGANISMO, TIENE MAYOR RAZÓN DE SER SI SE TOMA EN CUENTA QUE EL TRANSPORTE DE SERVIDORES PÚBLICOS DEBE SER DINÁMICO, ADAPTÁNDOSE, EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS, A NECESIDADES INMEDIATAS DE TRANSPORTACIÓN, YA QUE FRECUENTEMENTE ES TE TIPO DE PERSONAS REQUIEREN EL SERVICIO A/Y DESDE LUGARES, O EN HORARIOS QUE LAS TRONCALES Y ALIMENTADORAS NO OFRECEN.

ESTE ORGANISMO COADYUVARÁ A LA RESOLUCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA EXPUESTA ANTERIORMENTE, MEDIANTE EL ESTABLECIMIENTO DE POLÍTICAS QUE DELIMITEN EL CAMPO DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES, ASÍ COMO DE UTILIZACIÓN A SU MÁXIMA CAPACIDAD Y EFICIENCIA; DE IGUAL FORMA SE PODRÍAN ESTRUCTURAR LOS MECANISMOS QUE PERMITAN TENER UN CONTROL DEL EQUIPO AÉREO, A TRAVÉS DE SISTEMAS DE VIGILANCIA, DE COSTOS DE OPERACIÓN Y HORAS DE VUELO PARA LOGRAR EL MÁXIMO APROVECHAMIENTO.

ASIMISMO, AL TENER BAJO EL CONTROL DE UN SÓLO ORGANISMO EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO OFICIAL, PERMITIRÁ EL CONFORMAR UNA FLOTA HOMOGÉNEA DE AVIONES QUE REPERCUTIRÁ SIN DUDA ALGUNA EN UN DECREMENTO DE LOS NIVELES DE INVENTARIOS DE PARTES Y REFACCIONES, UNA ADECUADA PROGRAMACIÓN Y CONTROL DE MANTENIMIENTO; UN GRADO MAYOR DE ESPECIALIZACIÓN EN EL GRUPO TÉCNICO; SIENDO ÉSTAS ALGUNAS DE LAS MUY DIVERSAS VENTAJAS QUE NOS PERMITIRÁN RACIONALIZAR LOS RECURSOS HUMANOS, ECONÓMICOS Y MATERIALES, -- ASÍ COMO DE LA UTILIZACIÓN Y DISPONIBILIDAD DEL EQUIPO DE VUELO.

b) COMPOSICION DE LA FLOTA.

LA UTILIZACIÓN DE LA FLOTA AÉREA OFICIAL, HA PRESENTADO UN -- COMPORTAMIENTO IRREGULAR DURANTE LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS, DIFI-- CULTANDO EL CÁLCULO DE LA UTILIZACIÓN FUTURA, Y DE AHÍ DERI-- VAR LOS REQUERIMIENTOS DE RECURSOS HUMANOS, MATERIALES, FINAN-- CIEROS Y TÉCNICOS, QUE PUEDAN GARANTIZAR LA PRESTACIÓN DE UN-- SERVICIO EFICIENTE, DENTRO DE UN MARCO DE OPTIMIZACIÓN DE LA-- CAPACIDAD INSTALADA EN GENERAL.

SE CONSIDERÓ COMO UN FACTOR IMPORTANTE, QUE EL ORGANISMO DE - TRANSPORTE AÉREO DE SERVIDORES PÚBLICOS, INICIE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, CONTANDO CON LOS REQUERIMIENTOS INDISPENSABLES, ES DECIR, QUE AÚN CUANDO SE CONCENTRE LA TOTALIDAD DE LAS --- AERONAVES OFICIALES, SOLAMENTE SE OPEREN EN CADA UNA DE SUS - VARIANTES (TURBORREACTORES, TURBOHÉLICE Y HELICÓPTEROS), AQUE-- LLAS QUE POR SUS CARACTERÍSTICAS SEAN LAS MÁS ADECUADAS.

CON BASE EN LO ANTERIOR, SE DETERMINÓ CUÁNTOS Y CUÁLES SERVI-- DORES PÚBLICOS PODRÍAN REQUERIR SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO, LLEGANDO A TOTALIZAR UNA CIFRA DE 1452, CUYA DISTRIBUCIÓN SE-- MUESTRA EN EL ANEXO 2, EN DONDE SE TOMAN COMO SERVIDORES PÚ-- Blicos A LOS SECRETARIOS DE ESTADO, SUBSECRETARIOS, OFICIALES MAYORES, DIRECTORES GENERALES DE EMPRESAS PARAESTATALES, DI-- RECTORES GENERALES DE SECRETARÍAS DE ESTADO, GOBERNADORES ES-- TATALES, ASÍ COMO LOS QUE DESEMPEÑAN CARGOS EQUIVALENTES A -- LOS ANTERIORES.

AHORA BIEN, DE ESTOS 1 452 SE DETERMINARON CUÁLES, POR SU PO-- SICIÓN, REQUIEREN CONTAR CON UNA DISPONIBILIDAD DEL EQUIPO DE VUELO CUANDO MENOS UNA VEZ POR SEMANA, OBTENIÉNDOSE COMO RE-- SULTADO QUE APROXIMADAMENTE 188 SERVIDORES PÚBLICOS, CONSIDE-- RADOS COMO DE ALTO RANGO, REQUIEREN 27 AERONAVES DIARIAS DIS-- PONIBLES PARA PRESTAR SERVICIOS EN FORMA SIMULTÁNEA.

EN LA COMPOSICIÓN DE LA FLOTA SE CONSIDERÓ LA INCLUSIÓN DE -- EQUIPO TURBORREACTOR, PARA VUELOS QUE REQUIERAN DE TRANSPORTA

CIÓN RÁPIDA; EQUIPO TURBOHÉLICE PARA SER UTILIZADO EN RUTAS - DONDE EL EQUIPO TURBORREACTOR TENGA RESTRICCIONES; POR ÚLTIMO, LOS HELICÓPTEROS QUE SE UTILIZARÁN EN LOS SERVICIOS EN DONDE EL EQUIPO DE ALA FIJA NO PUEDE OPERAR.

LA UTILIZACIÓN PROMEDIO DIARIA CALCULADA PARA AERONAVES DE -- ALA FIJA ES DE UNA HORA 40 MINUTOS, MISMA QUE FUE DETERMINADA EN FUNCIÓN DE LA UTILIZACIÓN HISTÓRICA Y DEL SERVICIO QUE --- PRESTARÁN LAS AERONAVES. EN EL CASO DE AERONAVES DE ALA MÓ-- VIL, SE CONSIDERÓ LA MISMA UTILIZACIÓN PROMEDIO OBTENIDA DU-- RANTE 1983, LA CUAL FUE DE 50 MINUTOS, DADO QUE ESTAS AERONA-- VES NO TIENEN AUMENTOS IMPORTANTES EN LA DEMANDA DE TRANSPOR-- TE DE SERVIDORES PÚBLICOS DE ALTO RANGO, SINO ESTOS AUMENTOS-- SE RECIBEN MÁS BIEN, EN LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS, COMO SE APRECIA A CONTINUACIÓN.

UTILIZACION PROMEDIO ESTIMADA POR
TIPO DE AERONAVE

AERONAVE	HORAS VOLADAS		
	DIARIA	MENSUAL	ANUAL
TURBORREACCION	1:40	50:00	600:00
TURBOHELICE	1:40	50:00	600:00
HELICOPTEROS	0:50	25:00	300:00

DE ACUERDO A LO ANTERIOR, SE HAN IDENTIFICADO LAS AERONAVES - QUE SE CONSIDERAN MÁS CONVENIENTES, EN PRIMER TÉRMINO, SE HAN RELACIONADO 17 AERONAVES DE TURBORREACCIÓN (ANEXO 3), MISMAS-- QUE SON RECOMENDABLES PARA EFECTUAR OPERACIONES TANTO DE CORTO COMO DE MEDIANO Y LARGO ALCANCE, DEBIDO A LAS VELOCIDADES-- DE CRUCERO QUE OPERAN. SE ESCOGIERON 12 AVIONES CESSNA, MODE-- LO 500, Y 5 LEAR JETS, MODELO 24-D DEBIDO FUNDAMENTALMENTE A-- QUE LA HOMOGENIZACIÓN DE ELLOS, PERMITE REDUCCIONES IMPORTAN-- TES EN SUS COSTOS DE OPERACIÓN LOGRANDO ASÍ UNA RACIONALIZA--

CIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS QUE ATIENDEN Y OPERAN ESTOS EQUIPOS.

EN ADICIÓN A LO ANTERIOR, SE MINIMIZARÁN LOS COSTOS DE ADIESTRAMIENTO Y CAPACITACIÓN A PERSONAL (VUELO Y TIERRA), A TRAVÉS DEL APROVECHAMIENTO DE LAS INSTALACIONES, CAPACIDAD DE ADIESTRAMIENTO DE LOS CENTROS OFICIALES, COMO ES EL CASO DEL CENTRO INTERNACIONAL DE ADIESTRAMIENTO DE AVIACIÓN CIVIL (CIAAC), EL CUAL CUENTA CON EL PERSONAL INSTRUCTOR CALIFICADO Y UN SIMULADOR DE VUELO PARA EL EQUIPO CESSNA 500.

DE IGUAL FORMA, LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, CUENTA CON UN GRUPO DE INSTRUCTORES PARA LA REALIZACIÓN DE PRÁCTICAS DE MANTENIMIENTO DEL EQUIPO LEAR JET.

POR LO QUE TOCA AL EQUIPO TURBOHÉLICE, YA QUE ÉSTE PUEDE OPERAR LAS MISMAS RUTAS QUE EL EQUIPO A REACCIÓN, ASÍ COMO EN AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS DE MENOR CAPACIDAD OPERACIONAL, YA QUE OFRECE CIERTAS VENTAJAS DE MANTENIMIENTO SOBRE EL EQUIPO DE PISTÓN, SE DECIDIÓ CONSIDERARLOS DENTRO DE LA FLOTA, ESCOGIÉNDOSE 5 AERONAVES BANDEIRANTE, A SABER:

EMBRAER-110	XC-COX
EMBRAER-110	XC-COY
EMBRAER-110	XC-DAI
EMBRAER-110	XC-DUA
EMBRAER-110	XC-FAB

EN LO REFERENTE A LOS HELICÓPTEROS, ES CONVENIENTE QUE SE CUENTE CON ALGUNAS UNIDADES, LAS CUALES SE CIRCUNSCRIBEN A LA PRESTACIÓN DE TRANSPORTACIÓN AÉREA A ZONAS DE DIFÍCIL ACCESO, O BIEN QUE CAREZCAN DE FACILIDADES AEROPORTUARIAS, PARA LO CUAL SE SELECCIONARON TRES EQUIPOS BELL, DOS DE ELLOS MODELO-206, XC-BEZ Y XC-FOA, Y UNO 212, XC-GUS.

c) CAPACIDAD INSTALADA.

EN LA ACTUALIDAD SE CUENTA EN LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO CON 10 HANGARES CON PLATAFORMAS, PERTENECIENTES AL GOBIERNO FEDERAL EN DONDE SE REALIZAN DIVERSOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO, MISMOS QUE EN UN MOMENTO PUEDEN UTILIZARSE EN EL ORGANISMO DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. LOS HANGARES, PLATAFORMAS, INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS Y EQUIPAMIENTO A QUE SE HACE MENCIÓN, ESTÁN LOCALIZADOS EN EL ÁREA DE LA AVIACIÓN GENERAL Y SON LOS SIGUIENTES: - EL DE LA EXTINTA SECRETARÍA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y OBRAS PÚBLICAS (SAHOP), SECRETARÍA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRÁULICOS (SARH), INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL (IMSS), -- BANCO NACIONAL DE CRÉDITO RURAL, URANIO MEXICANO (URAMEX), COMISIÓN DE FOMENTO MINERO, AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES, HANGAR DEL TERCER MUNDO, COMPAÑÍA NACIONAL DE SUBSISTENCIAS POPULARES Y FERTILIZANTES MEXICANOS (FERTIMEX).

ASIMISMO, SE PUEDE HACER USO DE DOS HANGARES DISPONIBLES LOCALIZADOS EN EL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE TOLUCA.

CON LA INTEGRACIÓN DE LA FLOTA EN LA FORMA EN QUE HA SIDO EXPUESTA, SERÁ FACTIBLE NO SÓLO UNA MEJOR CAPACITACIÓN AL PERSONAL TÉCNICO, SINO QUE PERMITIRÁ OBTENER UNA REDUCCIÓN CONSIDERABLE DE RECURSOS, POR EL AHORRO DE DIVISAS QUE ÉSTE GENERARÁ; MÁS AÚN, SI SE CONSIDERA QUE SE CUENTA CON EL PERSONAL TÉCNICO CALIFICADO, PARA EFECTUAR LOS DIVERSOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN AL EQUIPO DE VUELO Y SUS COMPONENTES.

CAPITULO II

MARCO ECONOMICO

EL SISTEMA DE TRANSPORTES DESEMPEÑA UN PAPEL RELEVANTE COMO INSTRUMENTO DE CARÁCTER ESTRATÉGICO PARA FOMENTAR EL DESARROLLO SOCIAL Y ECONÓMICO DEL PAÍS.

"EL SISTEMA PERMITE FORTALECER LA INDEPENDENCIA NACIONAL Y -- EJERCER LA SOBERANÍA SOBRE NUESTRO TERRITORIO, AL ARTICULAR -- LAS DISTINTAS REGIONES Y FACILITAR LA INTEGRACIÓN DE LA POBLACIÓN, PROPORCIONANDO MAYORES OPORTUNIDADES PARA SU DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, POLÍTICO Y CULTURAL, AL ELIMINAR EL AISLAMIENTO Y FACILITAR EL APROVECHAMIENTO RACIONAL DE SUS RECURSOS". (4)

EN ESTA FORMA, AL SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRASLADO DE BIENES Y PERSONAS DE LOS DIVERSOS SECTORES Y REGIONES DEL PAÍS-- EL TRANSPORTE CONTRIBUYE A MEJORAR LA ATENCIÓN DE LAS NECESIDADES BÁSICAS DE LA POBLACIÓN Y PROPICIA LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA VIDA NACIONAL, LA VINCULACIÓN DE NUESTRO PAÍS CON EL EXTERIOR Y UNA MEJOR DISTRIBUCIÓN DEL INGRESO.

EL DESARROLLO EFICIENTE DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA PARA LOGRAR LA RECUPERACIÓN DEL CRECIMIENTO SOSTENIDO, DEPENDE EN GRAN MEDIDA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE, YA QUE INTERVIENE DE MANERA IMPORTANTE EN LA CONFORMACIÓN DE LOS COSTOS FINALES Y EN EL VALOR AGREGADO A LOS BIENES Y SERVICIOS, AL PERMITIR DISPONER DE ELLOS EN EL MOMENTO Y EN EL LUGAR QUE SE REQUIEREN EN EL PROCESO DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO.

ASIMISMO, EL TRANSPORTE FACILITA LA APERTURA DE MERCADOS Y LA INCORPORACIÓN DE ÉSTOS DE MUY DIVERSAS ACTIVIDADES, APOYANDO AL DESARROLLO REGIONAL Y A NUESTRO COMERCIO INTERNACIONAL.

(4) CITA TEXTUAL.

S.C.T., D.G.A.C. EL SUBSECTOR TRANSPORTE AÉREO Y LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA; P-43.

EL SISTEMA DE TRANSPORTE TIENE, ASIMISMO, UNA GRAN REPERCUSIÓN EN LA GENERACIÓN DE EMPLEOS. ADEMÁS DEL NÚMERO DE PERSONAS -- QUE TRABAJAN DIRECTAMENTE EN EL TRANSPORTE, SUS REQUERIMIENTOS DE CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA, ASÍ COMO DE FABRICACIÓN, MANTENIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE EQUIPOS E INSUMOS, PERMITEN CREAR UNA CANTIDAD ADICIONAL DE EMPLEOS.

LA CONTRIBUCIÓN DE LOS TRANSPORTES AL PRODUCTO INTERNO BRUTO - AUMENTÓ EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, AL PASAR DE 4.2% EN 1970 AL 5.7% - EN 1983, CRECIENDO A UNA TASA MEDIA ANUAL DEL 7.7%. POR SERVICIOS, EL 67% DE LA APORTACIÓN DE LOS TRANSPORTES AL PRODUCTO - INTERNO BRUTO CORRESPONDE AL AUTOTRANSPORTE, MIENTRAS QUE AL - TRANSPORTE FERROVIARIO CORRESPONDE EL 8%; AL TRANSPORTE POR -- AGUA EL 2%; AL TRANSPORTE AÉREO EL 12% Y EL 11% RESTANTE A SER VICIOS CONEXOS AL TRANSPORTE.

POR TODO ESTO, LOS TRANSPORTES EN MÉXICO CONSTITUYEN SERVICIOS PÚBLICOS FUNDAMENTALES, ENCAMINADOS A SATISFACER NECESIDADES - COLECTIVAS Y, COMO TALES, ESTÁN SUJETOS PARA SU FUNCIONAMIENTO A LOS PODERES DE LA FEDERACIÓN.

A) NECESIDAD DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO OFICIAL.

EN EL SECTOR DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES HA SIDO SIGNIFICATIVA LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA NACIONAL SOBRE TODO DURANTE LA ÉPOCA DE LOS AÑOS SETENTAS Y A PRINCIPIO DE LOS OCHENTAS, CUANDO ESTA ACTIVIDAD SE DESTACÓ POR UN ACCELERADO CRECIMIENTO TANTO EN LO OPERATIVO COMO EN LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA, LAS QUE TUVIERON UN AUGE SIN PRECEDENTE Y EL NÚMERO DE AERONAVES EXISTENTES CRECIÓ EN PROMEDIOS ELEVADOS.

DURANTE EL PERÍODO SEÑALADO, LA AVIACIÓN OFICIAL REALIZÓ UN SINNÚMERO DE ADQUISICIONES DE AERONAVES DE DISTINTOS TIPOS, MARCAS Y NACIONALIDADES, POR FALTA DE UNA PLANEACIÓN NORMATIVA Y RACIONAL QUE REGULARA LA COMPRA Y USO DEL EQUIPO AÉREO, LO QUE EN CONJUNTO REPRESENTÓ COSTOS SIN CONTROL DE CADA UNA DE LAS OPERACIONES.

POR ESE MOTIVO, EL EJECUTIVO FEDERAL EXPIDIÓ DECRETO DE FECHA 10 DE JUNIO DE 1984, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 14 DEL MISMO MES Y AÑO, QUE CREÓ EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIOS, CON EL OBJETIVO FUNDAMENTAL DE EVITAR LA DISPERSIÓN DE ACCIONES EN MATERIA DE OPERACIÓN DE AERONAVES, QUE LA NECESIDAD DE TRANSPORTE DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS HABÍA MOTIVADO Y, POR OTRA PARTE, LA ADQUISICIÓN NO PROGRAMADA DE TALES APARATOS.

TRANSPORTE AÉREO FEDERAL INICIÓ PROPIAMENTE EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL A MEDIADOS DEL MES DE AGOSTO, UTILIZANDO PARA ELLO LOS EQUIPOS RECIBIDOS DE LA EXTINTA UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL (UTAPEF) Y LOS ADQUIRIDOS DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL.

EN CONJUNTO SE RECIBIERON 16 AERONAVES, CIFRA VERDADERAMENTE POCO SIGNIFICATIVA SI LA COMPARAMOS CON EL TOTAL DE LA FLOTA

AÉREA OFICIAL, MISMA QUE SE INTEGRA POR 669 APARATOS. DE ÉSTAS, HASTA EL MOMENTO NO SE TIENE UN ANÁLISIS PRECISO DE LAS CONDICIONES Y ESTADO QUE GUARDAN NI CUÁLES PRESTAN UN SERVICIO SUSTANTIVO Y ESPECIALIZADO, POR LO QUE NO SEAN SUSCEPTIBLES DE OPERARSE POR TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. AL INICIO DE LAS OPERACIONES, LA OCUPACIÓN DEL EQUIPO FUE BAJA EN TANTO SE ESTRUCTURABA LA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA Y DE OPERACIÓN, - POR LO QUE EN PRIMER TÉRMINO, SE LLEVÓ A CABO LA SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DEL PERSONAL RECIBIDO DE UTAPEF.

POSTERIORMENTE, SE PRESENTÓ ANTE LA UNIDAD DE MODERNIZACIÓN - DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, DE LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO, UN PROYECTO DE ORGANIGRAMA FUNCIONAL ASÍ COMO LA DESCRIPCIÓN DE LAS PROPIAS FUNCIONES DE CADA UNIDAD DE LAS DEPENDENCIAS, MISMO QUE COMPRENDE EL NIVEL DE DIRECCIÓN GENERAL, DIRECCIÓN, UNIDAD, GERENCIA, SUBGERENCIA, HASTA EL DE DEPARTAMENTO. ASIMISMO, SE PRESENTÓ EN CONJUNTO UN PROGRAMA ESCALATORIO DE ESTABLECIMIENTO DE FUNCIONES Y OFICINAS, PARA LO CUAL SE APROBÓ UN ORGANIGRAMA EN PRIMERA ETAPA Y EL DEFINITIVO CON LAS FUNCIONES INICIALES.

UNA VEZ OBTENIDA LA AUTORIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN, SE PRESENTÓ ANTE LA DIRECCIÓN DE SERVICIO SOCIAL DE LA SECRETARÍA - DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO, UN PROYECTO DE TABULADOR APOYADO EN LOS EXISTENTES TABULADORES OFICIALES DEL GOBIERNO.

IGUALMENTE, SE HA TRABAJADO EN LA ELABORACIÓN DE LOS MANUALES DE OPERACIÓN INTERNA DEL ORGANISMO, Y SE TIENEN EN EVALUACIÓN LAS DE LA CONTRALORÍA INTERNA, DE LA COMISIÓN INTERNA DE ADMINISTRACIÓN Y PROGRAMACIÓN, SOBRE EL REGLAMENTO DE ASIGNACIÓN DE VIÁTICOS, EL COMITÉ DE COMPRAS, Y SOBRE EL INSTRUCTIVO PARA MANEJO DE ACTIVOS FIJOS.

SIN EMBARGO, DURANTE LA SEGUNDA MITAD DE 1984 SÓLO SE PUDIERON REALIZAR OPERACIONES PRODUCTIVAS CON OCHO AERONAVES, CIFRA QUE REDUCE SUSTANCIALMENTE LA CAPACIDAD DEL ORGANISMO, EN

VIRTUD DE LAS CONDICIONES EN QUE FUERON ENTREGADOS LOS EQUIPOS.

NO OBSTANTE, SE HA IDO REGULARIZANDO EL SERVICIO CON BASE EN LA FLOTA RECIBIDA PARA LLEGAR A MOVILIZAR UN PROMEDIO DE 9 PASAJEROS POR AVIÓN Y TRANSPORTAR EN LOS PRIMEROS MESES DE EXISTENCIA DE TAF UN MONTO DE 940 PASAJEROS EN RECORRIDOS DE UNA HORA TREINTA MINUTOS EN PROMEDIO.

LÓGICAMENTE, EN LA MEDIDA Y PASO EN QUE SE VAYAN INCORPORANDO MÁS AERONAVES EN CONDICIONES DE OPERAR A TAF, ASÍ COMO EQUIPO DE APOYO, HANGARES E INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS, SE PODRÁ ATENDER A UN MAYOR NÚMERO DE FUNCIONARIOS, ASÍ COMO IMPLEMENTAR UN SERVICIO REGULAR DE RUTAS ALIMENTADORAS, YA QUE BUENAPARTE DEL PATRIMONIO DEL ORGANISMO, PROVENDRÁ DE LOS RECURSOS FINANCIEROS QUE SE LE ASIGNEN DE LOS QUE ACTUALMENTE ESTÁN A CARGO DE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL QUE CUENTAN CON EQUIPO AERONÁUTICO.

b) RECURSOS ECONOMICOS DISPONIBLES.

LOS RECURSOS ECONÓMICOS DEL ORGANISMO PROVENDRÁN DE LAS ASIGNACIONES QUE SE LE HAGAN DE LOS ACTUALMENTE PROPORCIONADOS A LAS ENTIDADES Y DEPENDENCIAS EN VIRTUD DE LOS PRESUPUESTOS CORRESPONDIENTES Y LOS QUE SE LE ASIGNEN ADICIONALMENTE POR EL EJECUTIVO FEDERAL. CORRESPONDERÁ A LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO TOMAR LAS MEDIDAS CONDUCENTES PARA QUE SE LE ASIGNEN AL ORGANISMO LOS RECURSOS PRESUPUESTALES NECESARIOS PARA SU OPERACIÓN.

POR CONSIGUIENTE, EN LOS ASPECTOS FINANCIEROS EL ORGANISMO REQUERIRÁ DE INMEDIATO, INDEPENDIEMENTE DE QUE DESPUÉS SE LE ASIGNE EL PRESUPUESTO NECESARIO SEGÚN EL PROCEDIMIENTO QUE DEFINA LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO DE ACUERDO AL PÁRRAFO ANTERIOR, DE UNA CANTIDAD DE RECURSOS FINANCIEROS QUE LE PERMITA OPERAR NORMALMENTE SIN DETRIMENTO DE SUS SERVICIOS.

LO ANTERIOR, CONSIDERANDO ADICIONALMENTE QUE SU NIVEL DE INGRESOS, AL INICIO DE OPERACIONES, Y EN TANTO NO SE ESTABILICE LA DEMANDA, NO LE PERMITIRÁ SUFRAGAR SUS GASTOS.

SE ESTIMÓ A PRINCIPIOS DE 1985 CONSERVADORAMENTE, QUE SE REQUIERE DE UN FLUJO DE EFECTIVO DE \$ 70.0 MILLONES MENSUALES - DURANTE ESE AÑO, CIFRA QUE INCLUYE LA OPERACIÓN DE 25 AERONAVES DE LAS QUE 17 SON TURBORREACTORES, 5 TURBOHÉLICES Y 3 HELICÓPTEROS; ESTA CANTIDAD NO CONSIDERÓ EL MANTENIMIENTO Y REMODELACIÓN DE EDIFICIOS, NI EL PAGO DE RENTAS E INSTALACIONES.

DE ACUERDO A LA CONVENIENCIA DE INCORPORAR AL ORGANISMO UNA - MAYOR CANTIDAD DE EQUIPOS, LOS REQUERIMIENTOS PRESUPUESTALES - SERÁN SUPERIORES, INDEPENDIEMENTE DE LOS COSTOS DERIVADOS - DE LA OPERACIÓN, YA QUE SE INCLUYEN NECESARIAMENTE INSTALACIONES Y PERSONAL CON UN COSTO FIJO ELEVADO.

CABE MENCIONAR QUE SI BIEN LOS INGRESOS POR TARIFAS DEBERÁN - IR CUBRIENDO EN CADA VEZ MAYOR MEDIDA SUS NECESIDADES DE RECURSOS, ES DIFÍCIL EN ESTA ETAPA SU CUANTIFICACIÓN EN VIRTUD - DE DESCONOCER LA ESTRUCTURA DE DEMANDA QUE SE PRESENTA. A N - VEL INDICATIVO, DE ACUERDO A UNA DEMANDA DE SERVICIOS DETERM - NADA SEGÚN 25 EQUIPOS Y UN TOTAL DE HORAS DE VUELO DE 1 175 - MENSUALES, LOS INGRESOS OBTENIDOS, DE ACUERDO A LAS TARIFAS - VIGENTES, ESTÁN DEFINIDOS DE LA SIGUIENTE FORMA:

EQUIPO	No.	TARIFA P/HR. (PESOS)* /	HORAS MES TOTAL AERONAVES	INGRESOS POR EQUIPO (MILLONES DE PESOS)
CESSNA	12	196.500	600	117.9
LEAR JET	5	196.500	250	49.1
ROCKWELL	2	88.500	100	8.9
BEECHCRAFT	3	88.500	150	13.3
BELL 206	1	72.600	25	1.8
BELL 212	2	162.800	50	8.1
T O T A L:	25		1 175	199.1

*/ VIGENTE AL 8 DE MAYO DE 1984, PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TAXI AÉREO NACIONAL Y REGIONAL.

EN LOS RESULTADOS DEL CUADRO ANTERIOR SE ESTIMÓ UNA DEMANDA EN TÉRMINOS DE HORAS, SIN CONSIDERAR TARIFA POR HORA DE ESPERA Y POR PERNOCIAS, LO QUE INCREMENTARÍA LOS INGRESOS QUE SE PRESENTAN.

EL ORGANISMO TENDRÁ LA POSIBILIDAD DE ALLEGARSE RECURSOS ADICIONALES, EN VIRTUD DE LA VENTA O ARRENDAMIENTO DE AQUELLAS AERONAVES QUE LE SEAN TRANSFERIDAS Y NO SEAN APROPIADAS PARA EL SERVICIO QUE VA A PROPORCIONAR. EN EL PLAZO INMEDIATO, SE PODRÁN LLEVAR A CABO OPERACIONES DE ESTE TIPO CON ALGUNOS DE LOS EQUIPOS QUE ESTÁ TRANSFIRIENDO UTAPEF Y HAN SIDO CONSIDERADOS DENTRO DEL PROYECTO DE DESARROLLO DE AEROLÍNEAS ALIMENTADORAS.

c) TRANSFERENCIA DE AERONAVES.

PARA QUE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL CUMPLA CON LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS EN EL DECRETO DE SU CREACIÓN, SE REQUIERE DEFINIR LOS EQUIPOS CON QUE PUEDE CONTAR PARA OPERARLOS EN FORMA REGULAR.

DE ACUERDO CON EL DECRETO DE REFERENCIA, SE SEÑALA QUE:

- LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO, DETERMINARÁ QUÉ AVIONES Y EQUIPOS, DE CONFORMIDAD CON ESTE DECRETO, DEBEN QUEDAR INCORPORADOS AL PATRIMONIO DEL ORGANISMO TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. IGUALMENTE DISPONDRÁ LO CONDUENTE, A EFECTO DE REPONER EL VALOR DE LOS ACTIVOS TRANSFERIDOS, EN LOS CASOS DE EMPRESAS CON PARTICIPACIÓN ACCIONARIA RELEVANTE DISTINTA A LA DEL SECTOR PÚBLICO FEDERAL.
- RESPECTO DE LOS BIENES AFECTADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN AÉREA DE LAS ENTIDADES QUE SE INCORPORAN AL PATRIMONIO DEL ORGANISMO, CORRESPONDERÁ A CADA COORDINADOR DE SECTOR ORDENAR Y VIGILAR QUE SE LLEVEN A CABO LOS TRÁMITES NECESARIOS DENTRO DE DICHAS ENTIDADES PARA QUE SE PERFECCIONE LA TRANSFERENCIA DE BIENES AL ORGANISMO.

UNA VEZ DEFINIDOS LOS EQUIPOS QUE PODRÁN INCORPORARSE AL PATRI

MONIO DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, SE ESTABLECERÁ UN CONTACTO DIRECTO CON LAS DEPENDENCIAS HASTA ESE MOMENTO PROPIETARIAS, PARA INFORMARLES DE LA REVISIÓN Y LOS TRÁMITES NECESARIOS, PARA IMPLEMENTAR EL TRASPASO AL PATRIMONIO DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, DE LAS UNIDADES Y EQUIPO COMPLEMENTARIOS CONDUENTE, INCLUYENDO EL PRESUPUESTO DE OPERACIÓN SI FUERA EL CASO.

CABE SEÑALAR QUE CON BASE EN LOS REGISTROS AERONÁUTICOS, LAS 669 AERONAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA AÉREA OFICIAL, ESTÁ INTEGRADA POR MÁS DE 200 MODELOS DISTINTOS, DE DIVERSAS FÁBRICAS Y ORÍGENES, RAZÓN POR LA CUAL SE HACE INDISPENSABLE UNA PRIMERA SELECCIÓN.

ELLO PERMITIRÁ AL ORGANISMO EL SIMPLIFICAR ESTA FLOTA, A FIN DE OPERAR ÚNICAMENTE EL EQUIPO NECESARIO PARA ATENDER EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE FUNCIONARIOS Y EL DE RUTAS ALIMENTADORAS EN LAS ZONAS DE MÁS DIFÍCIL ACCESO EN EL PAÍS, QUE PERMITAN SU INTEGRACIÓN SOCIAL Y COMERCIAL, ACTUALMENTE MARGINADAS.

1.- SELECCION DE LOS EQUIPOS ADECUADOS PARA EL SERVICIO.

SE HA MENCIONADO QUE DE ACUERDO CON LOS DATOS AERONÁUTICOS, EXISTEN 669 AERONAVES QUE CONFORMAN LA FLOTA AÉREA OFICIAL, LA CUAL ESTÁ INTEGRADA POR MÁS DE 200 MODELOS DISTINTOS, DE DIVERSAS FÁBRICAS Y ORÍGENES QUE HACEN ANTIECONÓMICA SU OPERACIÓN CONCENTRADA, TANTO POR SU MAGNITUD COMO POR LA DIVERSIDAD DE EQUIPOS E INSUMOS REQUERIDOS. POR ESA RAZÓN SE HACE INDISPENSABLE UNA SELECCIÓN QUE PERMITA AL ORGANISMO SIMPLIFICAR LA FLOTA AÉREA, A FIN DE OPERAR ÚNICAMENTE EL EQUIPO NECESARIO PARA ATENDER EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE FUNCIONARIOS Y EL ALIMENTADOR DE CARGA Y PASAJEROS EN ZONAS DE DIFÍCIL ACCESO EN EL PAÍS, QUE PERMITA SU INTEGRACIÓN SOCIAL Y COMERCIAL, ACTUALMENTE MARGINADAS.

DESDE LA FORMACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL A LA FECHA, SE

HAN RECIBIDO 75 AERONAVES, DE LAS CUALES SE SELECCIONARON 18 PARA HACER UNA FLOTA OPERATIVA, A SABER:

- 10 TURBORREACTORES (5 CESSNA, 1 FALCON, 2 SABRELINER Y 2 LEAR JET),
- 05 TURBOHELICES (BANDEIRANTE),
- 03 HELICOPTEROS (1 BELL-212 Y 2 BELL-206),

ESTA CIFRA ES POCO SIGNIFICATIVA SI LA COMPARAMOS CON EL TOTAL DE FLOTA AÉREA OFICIAL; ESAS REPRESENTAN EL 11% DE LOS 669 AVIONES Y HELICÓPTEROS QUE LA INTEGRAN. ESTA PROPORCIÓN SE REDUCE AÚN MÁS SI TOMAMOS EN CUENTA QUE ALREDEDOR DE CASI 30 DE LOS APARATOS RECIBIDOS POR EL ORGANISMO, NO ESTÁN EN CONDICIONES PARA PROPORCIONAR SERVICIO AÉREO, LO QUE REDUCE LA MAGNITUD DE LA FLOTA CON PROBABILIDADES DE OPERACIÓN A UN 7% DEL TOTAL.

A LO ANTERIOR HAY QUE AGREGAR QUE LAS 45 AERONAVES CON POSIBILIDADES DE OPERACIÓN, SE TRATA DE MÁS DE 15 MODELOS DISTINTOS Y DIFERENTES FÁBRICAS. POR LO ANTERIOR, UNA DE LAS METAS PRIMORDIALES QUE SE HA FIJADO EN EL ORGANISMO, ES LA DE OPERAR CON UNA FLOTA AÉREA SIMPLIFICADA POR CUANTO A MODELOS Y NÚMERO DE APARATOS, PARA ESTAR EN POSIBILIDADES DE CUMPLIR EN FORMA EFICIENTE Y REGULAR CON LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS EN EL DECRETO DE SU CREACIÓN.

CON EL EQUIPO ANTERIOR SE PRETENDE REALIZAR OPERACIONES CON UNA FLOTA YA SIMPLIFICADA, PERO AÚN ASÍ CONTARÁ CON 12 MODELOS DIFERENTES, LOS QUE EN LA MEDIDA Y PASO EN QUE SE VAYAN INCORPORANDO MÁS AERONAVES EN CONDICIONES SATISFACTORIAS, SE PODRÁ SIMPLIFICAR AÚN MÁS SU ESTRUCTURA. (ANEXO 4).

D) ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AEREO OFICIAL.

EL SERVICIO PROPORCIONADO POR EL ORGANISMO ANALIZADO, COMPRENDE DE EL EJECUTIVO Y EL DE RUTAS ALIMENTADORAS REGIONALES.

PARA ESTO, EL TRANSPORTE AEREO DE SERVIDORES PÚBLICOS DE LOS SECTORES CENTRAL Y PARAESTATAL, SE OPERARÁ TRANSPORTE AEREO FEDERAL CON TARIFAS SIMILARES A LAS COMERCIALES, LO QUE PERMITIRÁ IDENTIFICAR Y RACIONALIZAR EL GASTO PÚBLICO EN TRANSPORTACIÓN AEREA. LA AVIACIÓN OFICIAL PARA SERVICIOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS Y DE SEGURIDAD CONTINUARÁ A CARGO DE LAS ENTIDADES RESPONSABLES, PERO DENTRO DE LA MISMA POLÍTICA DE RACIONALIZACIÓN.

EL TRANSPORTE AEREO ALIMENTADOR REGIONAL RECIBIRÁ UN APOYO ESPECIAL PARA DARLE SU VERDADERA DIMENSIÓN COMO COMPLEMENTO DE LA AVIACIÓN TRONCAL, CON BASE EN ESQUEMAS DE APOYO REALISTAS QUE GARANTICEN LA OPERACIÓN Y RENTABILIDAD EN LAS EMPRESAS.

1.- SERVICIO EJECUTIVO.

INDEPENDIEMENTE DEL SERVICIO A PROPORCIONAR CON EL EQUIPO ACTUALMENTE A DISPOSICIÓN DE TRANSPORTE AEREO FEDERAL, COMO META AMBICIOSA PROPUESTA POR EL ORGANISMO, SE ANALIZAN LAS POSIBILIDADES PARA DAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE EJECUTIVO A TODOS LOS FUNCIONARIOS DE ALTO NIVEL, PERTENECIENTES AL SECTOR PÚBLICO Y PARAESTATAL DE LA REPÚBLICA MEXICANA.

CONSIDERANDO DESDE SECRETARIOS DE ESTADO HASTA DIRECTORES GENERALES EN EL SECTOR CENTRAL Y LOS DIRECTORES GENERALES DEL SECTOR PARAESTATAL, SE CUENTAN EN EL PAÍS CON MÁS DE 1 450 FUNCIONARIOS A LOS QUE EN FORMA POTENCIAL ES FACTIBLE Y/O NECESARIO, PROPORCIONARLES UN SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO EJECUTIVO. ALGUNOS SON NOMBRAMIENTOS DIFERENTES QUE DESEMPEÑA UN MISMO FUNCIONARIO, COMO EN EL CASO DE VARIOS FIDEICOMISOS,

POR LO QUE SE ESTIMA CONSERVADOR CONSIDERAR EXCLUSIVAMENTE EL 85% DE ESOS CARGOS COMO DESEMPEÑADOS POR UN FUNCIONARIO DIFERENTE, LO CUAL NOS ARROJA UNA CIFRA DE 1 235 FUNCIONARIOS PÚBLICOS.

POR OTRA PARTE, DE CONFORMIDAD CON LOS REGISTROS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, LA FLOTA AÉREA DEL SECTOR PÚBLICO EN 1983 ASCENDIÓ A 669 APARATOS, ESTRUCTURADA POR 452 AVIONES DE ALA FIJA Y 217 HELICÓPTEROS, LOS QUE VOLARON EN CONJUNTO 146 376 HORAS. SIN EMBARGO, AL ANALIZAR DICHOS REGISTROS SE OBSERVA QUE EN EL AÑO DE REFERENCIA 123 AVIONES DE ALA FIJA NO OPERARON, POR LO QUE LAS 82 682 HORAS DE VUELO COMPUTADAS PARA DICHOS AVIONES SE DISTRIBUYEN EN SÓLO 329 AERONAVES, LO QUE SIGNIFICA UNA UTILIZACIÓN PROMEDIO POR EQUIPO DE 251 HORAS AL AÑO.

UTILIZACION DE LA FLOTA AEREA DEL SECTOR PUBLICO (5)

C O N C E P T O	1981	1982	1983
HORAS VOLADAS	102 688	96 685	82 682
AVIONES DE ALA FIJA	452	452	452
NO OPERARON	106	96	123
EN OPERACIÓN	346	356	329
PROMEDIO DE HORAS VOLADAS- POR AVIÓN AL AÑO.	296	271	251

SI CONSIDERAMOS EL PROMEDIO DE TIEMPO DE VUELO GENERAL LOGRADO POR LA FLOTA TAF DE UNA HORA TREINTA MINUTOS, EN RELACIÓN CON EL PROMEDIO DE HORAS VOLADAS POR LA FLOTA AÉREA DEL SECTOR PÚBLICO DURANTE 1983, ARROJA UNA CIFRA DE 167 VUELOS POR AVIÓN AL AÑO; ELLO EQUIVALE A 84 VIAJES PROMEDIO ANUAL EN PRO

(5) S.C.T. ESTRUCTURA DEL PARQUE AERONÁUTICO OFICIAL; MÉXICO-1984. OP. CIT., P. 6

YECTO DE IDA Y VUELTA. LO ANTERIOR SIGNIFICA UN MONTO DE ---
27 635 VIAJES AL AÑO, CON LOS 329 AVIONES QUE OPERARON EN ---
1983.

EL NÚMERO DE FUNCIONARIOS ANTERIORMENTE SEÑALADO, ASÍ COMO --
LOS 27 635 VIAJES CALCULADOS PARA LA FLOTA AÉREA DEL SECTOR -
PÚBLICO, SIGNIFICAN UN PROMEDIO DE 22 VIAJES POR FUNCIONARIO-
AL AÑO. SIN EMBARGO, SE PUEDEN LOGRAR MÁRGENES DE MAYOR UTI-
LIZACIÓN, LOS CUALES YA SE HAN ALCANZADO CON LOS EQUIPOS FAIR
CHILD, EN PERÍODOS DE MAYOR INTENSIDAD DE OPERACIÓN, QUE ES -
DE 30 HORAS AL MES, LO QUE REPRESENTA UNA UTILIZACIÓN DE 360-
HORAS AL AÑO, SI SE PUDIERA MANTENER UN RITMO CONSTANTE.

CON ESE NIVEL SE PODRÍA REDUCIR EL NÚMERO DE APARATOS A 230-
AVIONES, CONSIDERANDO LAS MISMAS HORAS VOLADAS QUE EN 1983 EN
CONJUNTO Y EL MISMO NÚMERO DE VUELOS ANUALES POR FUNCIONARIO.
ELLO PERMITIRÁ ATENDER E IMPULSAR EL DESARROLLO DE LA AVIA---
CIÓN ALIMENTADORA DE LAS CUALES DOS RUTAS YA HAN SIDO MENCIO-
NADAS.

2.- RUTAS ALIMENTADORAS.

UNA RUTA ALIMENTADORA DE CARÁCTER REGIONAL, REQUIERE PARA SU
OPERACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE OFICINAS Y CONTRATACIÓN DE -
PERSONAL MÍNIMO, EN LA LOCALIDAD DONDE SE PRESTARÁ DICHO SER-
VICIO. ADÉMÁS, DADO QUE LAS AERONAVES DEBEN EFECTUAR SUS RE-
CORRIDOS EXCLUSIVAMENTE EN LA ZONA DONDE SE ESTABLEZCA LA RU-
TA, SIN TOCAR EL DISTRITO FEDERAL, SU BASE DEBE ESTABLECERSE-
TAMBIÉN A NIVEL REGIONAL, ES DECIR, EN FORMA DESCENTRALIZADA.

EL ESTABLECIMIENTO DE UN SERVICIO DE ESTA NATURALEZA, EN FOR-
MA REGIONAL, IMPLICA EN ALGUNA MEDIDA EL INICIO DE UN PROCESO
DE DESCENTRALIZACIÓN ADMINISTRATIVA EN LA OPERACIÓN DE AERONA
VES DEL SECTOR PÚBLICO, AL CONTRIBUIR A REVERTIR LAS TENDEN--
CIAS CONCENTRADORAS PASADAS EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO --
OFICIAL.

POR OTRA PARTE, POR TRATARSE DE UN ORGANISMO DE RECIENTE CREACIÓN, EL PERSONAL QUE SE REQUIERA PARA LA OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA OFICINA REGIONAL, SERÁ BÁSICAMENTE DE NUEVO INGRESO, POR LO QUE EL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, EN ESTE SENTIDO, NO AFECTARÁ EN MODO ALGUNO DERECHOS ADQUIRIDOS POR LOS TRABAJADORES EN ESTA ORGANIZACIÓN; ALGUNOS SERVICIOS DE APOYO EN MATERIA DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN, SE CONSIDERA QUE SERÁN MÁS EFICIENTES SI SE PROPORCIONAN EN FORMA CENTRALIZADA EN LOS HANGARES DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. EL RESTO DE LAS ACTIVIDADES SE PODRÁN IMPLEMENTAR EN FORMA INTEGRADA A NIVEL REGIONAL.

INDEPENDIEMENTE DE UNA UTILIZACIÓN MÁS INTENSIVA DE LAS AERONAVES ACTUALMENTE A DISPOSICIÓN DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, SE INICIÓ EL SERVICIO REGULAR DE RUTAS ALIMENTADORAS CON LA APERTURA, EN PRIMER TÉRMINO, DEL VUELO DIRECTO MÉXICO-LÁZARO CÁRDENAS-MÉXICO.

PARA ELLO, SE REALIZARON LOS ESTUDIOS PRELIMINARES TENDIENTES A DETERMINAR LA DEMANDA POTENCIAL PARA DICHO SERVICIO, CON RESULTADOS POSITIVOS. ESTOS MOSTRARON POSIBILIDAD DE PROLONGAR DICHA RUTA HASTA LA POBLACIÓN DE URUAPAN, MICH., CON EL RETORNO VÍA LÁZARO CÁRDENAS-MÉXICO, CON LO QUE SE ABSORBERÍA EL 60% DE LOS VUELOS DIRECTOS A LA POBLACIÓN DE LÁZARO CÁRDENAS.

SE ANALIZA LA CONVENIENCIA DE LLEVAR A CABO LA PROMOCIÓN Y PUBLICIDAD A LOS USUARIOS DE ESTE SERVICIO POR PARTE DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, UTILIZANDO MEDIOS DE INFORMACIÓN MASIVA COMO LA RADIO Y ANUNCIOS EN PERIÓDICOS LOCALES Y SALAS CINEMATOGRAFICAS DE LAS POBLACIONES A DONDE SE PRETENDE PROPORCIONAR EL SERVICIO DE LA RUTA, INDEPENDIEMENTE DE LA PROMOCIÓN CON LOS ORGANISMOS PÚBLICOS Y/O DEPENDENCIAS ESTABLECIDAS EN LA LOCALIDAD.

POR OTRA PARTE SE REALIZARON LOS ESTUDIOS CORRESPONDIENTES A-

UNA RUTA ALIMENTADORA REGIONAL EN EL ESTADO DE SONORA, PARA CONECTAR VÍA AÉREA A LA CAPITAL DEL ESTADO CON LAS POBLACIONES DE PUERTO PEÑASCO Y SAN LUIS RÍO COLORADO EN ESA MISMA ENTIDAD Y TAL VEZ SU PROLONGACIÓN A MEXICALI, B.C.. EN ELLA SE DESTACÓ LA CONVENIENCIA DE CONECTAR LA CIUDAD DE NOGALES CON PUERTO PEÑASCO, EN VIRTUD DE REPRESENTAR ÉSTE ÚLTIMO, EL PRINCIPAL CENTRO TURÍSTICO DE SONORA, PARA EL VIAJERO QUE PROVIENE DE LA UNIÓN AMERICANA A DICHA ENTIDAD.

2.1. LA INICIATIVA PRIVADA EN EL MANEJO DE LAS RUTAS ALIMENTADORAS.

EL NIVEL DE PRODUCTIVIDAD LOGRADO CON LA OPERACIÓN DE LAS RUTAS ALIMENTADORAS, TIENE ENTRE SUS PROPÓSITOS HACERLAS ATRACTIVAS PARA SU ADQUISICIÓN POR PARTE DE LOS INVERSIONISTAS PRIVADOS.

CON ESTO, LAS EMPRESAS QUE SE INTERESEN EN ESTABLECER UN NÚMERO MÁS ELEVADO DE RUTAS ALIMENTADORAS REGIONALES, CONLLEVARÁN A IMPULSAR ESTE TIPO DE SERVICIO EN EL PAÍS.

LOS COMPROMISOS QUE A CONTINUACIÓN SE PRESENTAN, SON LOS QUE CORRESPONDEN A LOS INVERSIONISTAS INTERESADOS EN OPERAR LAS LÍNEAS ALIMENTADORAS.

- PRESENTAR UN PROGRAMA DE DESARROLLO A 10 AÑOS QUE CONTEMPLE LA SUSTITUCIÓN DE EQUIPOS Y AMPLIACIÓN DE RUTAS.

UN PROGRAMA A MEDIANO PLAZO ES CONVENIENTE YA QUE SE OBLIGA A LOS OPERADORES INTERESADOS A TENER UN PANORAMA DE LO QUE ESPERAN HACER EN LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS, TENIENDO QUE CONTEMPLAR LA REPOSICIÓN DE EQUIPO Y AMPLIACIÓN DE SU RED DE RUTAS, DE MANERA QUE TENGAN MÁS POSIBILIDAD O MÁS VISIÓN PARA PERMANECER Y CRECER EN EL MEDIO REGIONAL AERONÁUTICO Y NO SE CONFORMEN CON OPERAR UNOS CUANTOS AÑOS HASTA AGOTAR EL EQUIPO.

POR OTRO LADO, LA DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL TENDRÍA UN ESQUEMA GENERAL DE LOS INTERESES FUTUROS DE ESTE TIPO DE AVIACIÓN EN CUANTO A RUTAS Y EQUIPO A UTILIZAR SE REFIERE.

- CUMPLIR CON LAS NORMAS Y DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN MATERIA DE SEGURIDAD, REGULARIDAD Y PUNTUALIDAD EN LOS SERVICIOS DE LAS RUTAS DESIGNADAS.

ESTE ES UN FACTOR MUY IMPORTANTE YA QUE EL GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN AIRE COMO EN TIERRA ES UNO DE LOS OBJETIVOS DE LA DGAC, ADEMÁS DE QUE EL USUARIO SÓLO PODRÁ CONFIAR EN UN SERVICIO QUE SEA REGULAR, ESTO ES, QUE OFREZCA VUELOS CON ITINERARIOS EL MAYOR NÚMERO DE VECES POR SEMANA REALIZANDO ÉSTOS CON PUNTUALIDAD YA QUE DEBIDO A LAS DISTANCIAS PROMEDIO A CUBRIR, FRECUENTES RETRASOS OCASIONARÁN MAYOR COMPETENCIA DE OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE, BAJANDO LA DEMANDA EN ESTE SERVICIO.

- GARANTIZAR RESERVAS PARA MANTENIMIENTO MAYOR Y ADQUISICIÓN DE NUEVOS EQUIPOS CON LA SUPERVISIÓN DE LA ENTIDAD ARRENDADORA.

ESTE ES UNO DE LOS PUNTOS FUNDAMENTALES A CUBRIR POR PARTE DEL OPERADOR, YA QUE SE TIENE LA EXPERIENCIA CON VARIAS EMPRESAS DE ESTE TIPO DE QUE SE DECLARAN EN QUIEBRA CUANDO SUS EQUIPOS FALLAN NO PUDIENDO OFRECER LA CONTINUIDAD EN LOS SERVICIOS. ASIMISMO, ES NECESARIO CONSIDERAR LA ADQUISICIÓN O REPOSICIÓN DE AERONAVES PARA PODER AMPLIAR LA COBERTURA O AL MENOS DAR CONTINUIDAD A LAS RUTAS SERVIDAS.

- COORDINACIÓN DEBIDA CON LAS EMPRESAS TRONCALES.

ESTE ES UNO DE LOS FACTORES DECISIVOS DEL ÉXITO DE ESTAS EMPRESAS YA QUE BUENA PARTE DE SUS PASAJEROS SERÁN LOS MIS

MOS DE LAS TRONCALES POR LO QUE LA PROGRAMACIÓN DE LOS --
ITINERARIOS, LA UTILIZACIÓN DEL SERVICIO DE TELERRESERVA-
CIONES, EL USO DEL EQUIPO DE SOPORTE DE TIERRA Y LA ENTRE-
GA DE EQUIPAJE, TENDRÁ QUE SER EN LO POSIBLE COORDINADA -
CON ESAS EMPRESAS.

CAPITULO III

ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DE UN ORGANISMO DE TRANSPORTE AEREO OFICIAL

A) ANTECEDENTES.

EL 25 DE ABRIL DE 1977 SE CREÓ LA UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL (UTAPEF), CON OBJETO DE PROPORCIONAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE A LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA Y A LAS ENTIDADES Y DEPENDENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CENTRALIZADA.

MEDIANTE ACUERDO DEL 12 DE JUNIO DE 1984, SE ABROGA TANTO EL ACUERDO PRESIDENCIAL QUE CREÓ DICHA UNIDAD COMO EL DIVERSO PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL EL 5 DE MARZO DE 1979 QUE ORDENÓ SU REFORMA; LAS FUNCIONES QUE DESARROLLABA ESA UNIDAD, POR LO QUE SE REFIERE A LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, SE ENCOMIENDAN AL ESCUADRÓN AÉREO DE TRANSPORTE PRESIDENCIAL DEPENDIENTE DEL ESTADO MAYOR PRESIDENCIAL.

EL 12 DE JUNIO CITADO, POR DECRETO PRESIDENCIAL, SE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIO TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, PARA ATENDER NO SÓLO EL TRANSPORTE AÉREO OFICIAL NO REGULAR DE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, SINO TAMBIÉN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL A SOLICITUD DE ÉSTAS. ASÍ COMO EL TRANSPORTE EN ZONAS MARGINADAS NO SERVIDAS POR LA AVIACIÓN COMERCIAL CONCESIONADA.

LA ESTRUCTURA ORGÁNICA DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, ASÍ COMO LAS FACULTADES Y FUNCIONES SEÑALADAS A LA ENTIDAD EN EL DECRETO DE SU CREACIÓN, SE DISEÑARON DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL ACUERDO PRESIDENCIAL DE FECHA 4 DE ENERO DE 1988, Y A LOS LINEAMIENTOS, REGLAS Y PROCEDIMIENTOS PARA EL ADECUADO CUMPLIMIENTO DEL CITADO ACUERDO, CONTENIDOS EN LA CIRCULAR --

EMITIDA CONJUNTAMENTE POR LAS SECRETARÍAS DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO Y DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA FEDERACIÓN.

ASIMISMO, A FIN DE SUSTENTAR LAS ACTIVIDADES DEL ORGANISMO, SE CONSIDERARON EN LA MENCIONADA ESTRUCTURA LOS PRINCIPIOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, EL PROGRAMA GENERAL DE TRABAJO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, LA LEY FEDERAL DE ENTIDADES PARAESTATALES Y LAS ACCIONES SOBRE MODERNIZACIÓN Y SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA DICTADAS POR LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO.

DECRETO (6)

ARTICULO PRIMERO.- SE CREA UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIOS, QUE SE DENOMINARÁ TRANSPORTE AÉREO FEDERAL.

ARTICULO SEGUNDO.- ESTE ORGANISMO QUEDARÁ FACULTADO PARA:

- I. - ATENDER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE AÉREO OFICIAL NO REGULAR DE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, ASÍ COMO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL A SOLICITUD DE ÉSTAS Y EL TRANSPORTE EN ZONAS MARGINADAS NO SERVIDAS POR LA AVIACIÓN COMERCIAL CONCESIONADA.
- II. - PERCIBIR Y ADMINISTRAR LOS INGRESOS POR LOS SERVICIOS QUE PRESTE.
- III. - ADQUIRIR, ARRENDAR Y ENAJENAR AERONAVES Y DEMÁS BIENES NECESARIOS PARA LA PRESTACIÓN DE SUS SERVICIOS DE CONFORMIDAD CON SUS PROGRAMAS DE OPERACIÓN.

(6) DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. 14 DE JUNIO DE 1984.

- IV. - ESTABLECER LOS TALLERES PARA EL MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DEL EQUIPO QUE SE UTILICE PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, ASÍ COMO ADQUIRIR LAS REFACCIONES Y PARTES-REQUERIDAS.

- V. - CUBRIR LOS GASTOS DE ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y DEMÁS QUE SE LE ENCOMIENDEN EN ESTE DECRETO.

- VI. - EJERCITAR TODAS LAS ACTIVIDADES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS NECESARIAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FINALIDADES SEÑALADAS, ASÍ COMO PARA REALIZAR TODOS LOS ACTOS, CONTRATOS, CONVENIOS Y OPERACIONES CONEXOS, ACCESORIOS O ACCIDENTALES QUE SEAN NECESARIOS O CONVENIENTES PARA LA REALIZACIÓN DE SUS FINALIDADES.

B) ATRIBUCIONES.

MARCO JURIDICO.- LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE DE LOS SERVIDORES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL HAN MOTIVADO LA OPERACIÓN DE AERONAVES, Y POR OTRA PARTE LA ADQUISICIÓN NO PROGRAMADA DE TALES APARATOS, ASÍ COMO DE LA MAQUINARIA Y EQUIPO RESPECTIVO, OCACIONANDO LA DISPERSIÓN DE ACCIONES QUE EN ESTA MATERIA DEBE SER UNITARIA.

PARA ELLO, ES MENESTER GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y VIGILANCIA DE LAS AERONAVES, EQUIPOS E INSTALACIONES PROPIEDAD DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL Y JERARQUIZAR EL SERVICIO QUE DEBE PRESTARSE PARA LOGRAR SU MAYOR EFICIENCIA, A EFECTO DE ATENDER LA NECESIDAD DE TRANSPORTE AÉREO DE LOS SERVIDORES DE DICHA ADMINISTRACIÓN.

DENTRO DEL MARCO DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO ESTABLECIDO POR EL EJECUTIVO SE CONSIDERA PRIORITARIO RACIONALIZAR LAS ADQUISICIONES CITADAS, PROGRAMAR ADECUADAMENTE EL USO DE LAS AERONAVES, PROVEER EN FORMA EFICAZ A SU MANTENIMIENTO, UNIFI-

CAR LOS SERVICIOS RESPECTIVOS Y REDUCIR COSTOS DE OPERACIÓN, YA QUE DE LA ADECUADA ADMINISTRACIÓN DE LOS SERVICIOS DE REFERENCIA DEPENDE LA SEGURIDAD, EFICIENCIA Y APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS, HACIENDO NECESARIO QUE ESTAS ACTIVIDADES QUEDEN DESCENTRALIZADAS EN UN ORGANISMO ESPECIALIZADO PARA LA PRESTACIÓN DE DICHS SERVICIOS.

POR ESTOS MOTIVOS, LA CREACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO TRANSPORTE AÉREO FEDERAL - SE ENMARCAN JURÍDICAMENTE EN EL CONTEXTO SIGUIENTE:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 5/II/1917.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 31/V/1983.

PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1984-1988
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 19/III/1985.

LEYES.

LEY DE AMPARO, REGLAMENTARIA DE LOS ARTÍCULOS 103 Y 107 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 10/I/1936.

LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 19/II/1940
MODS. 05/I/1951, 21/I/1985.

LEY ORGÁNICA DE LA TESORERÍA DE LA FEDERACIÓN
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 21/XII/1959.

LEY DEL ISSSTE
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 30/XII/1959
MOD. 12/XII/1983.

LEY SOBRE ADQUISICIONES, ARRENDAMIENTOS Y ALMACENES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 31/XII/1959.

LEY FEDERAL DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 28/XII/1963.
MOD. 21/II/1983.

LEY DEL FOVISSSTE
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 28/XII/1972.

LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 29/XII/1976
MODS. 29/XII/1982, 30/XII/1983

LEY DE PRESUPUESTO, CONTABILIDAD Y GASTO PÚBLICO
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 31/XII/1976
MOD. 14/I/1985

LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 20/XII/1978

DECRETOS.

DECRETO POR EL QUE SE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL.
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 14/VI/1984

DECRETO POR EL QUE SE CREA EL COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD -- AEROPORTUARIA PARA PREVENIR EL APODERAMIENTO ILÍCITO Y SABOTAJE DE AERONAVES UTILIZADAS EN LA RED DE RUTAS AÉREAS DEL PAÍS.
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 24/VI/1972.

ACUERDOS.

ACUERDO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNIDADES DE PROGRAMACIÓN EN CADA UNA DE LAS SECRETARÍAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO, ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS Y EMPRESAS DE PARTICIPACIÓN ESTATAL.
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 11/III/1971.

ACUERDO POR EL QUE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL UTILIZARÁN EN FORMA EXCLUSIVA LOS SERVICIOS DE LAS EMPRESAS AERONAVES DE MÉXICO, S.A. Y COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V., PARA QUE ÉSTAS PRESTEN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO O PERMISIONARIO.
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 08/VI/1983.

ACUERDO QUE FIJA EL PROCEDIMIENTO PARA QUE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL OBTENGAN LA AUTORIZACIÓN PREVIA PARA LA ADQUISICIÓN DE BIENES DE PROCEDEN

CIA EXTRANJERA,
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 20/I/1986.

INSTRUCTIVOS.

INSTRUCTIVO PARA LA INTEGRACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LOS COMITÉS DE COMPRAS DE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL.
EDICIÓN SEGUNDA, 28/X/1983.

NORMAS.

NORMAS GENERALES PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS ALMACENES DE LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL.
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 26/XI/1982.

NORMAS GENERALES PARA LAS ADQUISICIONES DE MERCANCÍAS, MATERIAS PRIMAS Y BIENES MUEBLES QUE REALICEN LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL.
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN 29/XI/1982.

c) ESTRUCTURA ORGANICA.

SE PLANTEA LA NECESIDAD DE CONTAR CON EL PERSONAL IDÓNEO PARA CONFORMAR EL CUADRO BÁSICO DE LA EMPRESA, A FIN DE QUE AL DÍA SIGUIENTE DE LA PUBLICACIÓN DEL DECRETO DE CREACIÓN DE LA EMPRESA EN EL DIARIO OFICIAL, SE FIRME LOS HOMBRAMIENTOS DEL PERSONAL EN CUESTIÓN.

1.- FUNCIONES.

LA ADMINISTRACIÓN DEL ORGANISMO, ESTARÁ ENCABEZADA POR UNA DIRECCIÓN GENERAL, DE LA CUAL DEPENDERÁN 4 SUBDIRECCIONES, A SABER: TÉCNICA Y DE OPERACIONES, ADMINISTRATIVA, FINANZAS Y EVALUACIÓN Y SISTEMAS.

DE TAL MANERA, SE PROPONE QUE LA SUBDIRECCIÓN TÉCNICA Y DE OPERACIONES, QUEDARÁ INTEGRADA POR DOS GERENCIAS: DE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, Y DE OPERACIONES. LA PRIMERA DESARROLLA

RÁ TODAS LAS FUNCIONES RELATIVAS AL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DEL EQUIPO DE VUELO, LLEVARÁ EL CONTROL DE TIEMPO DE LAS AERONAVES, MOTORES Y COMPONENTES, PROGRAMANDO Y ORDENANDO LOS SERVICIOS CORRESPONDIENTES. ASIMISMO, ESTABLECERÁ TODAS LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO, MEDIANTE EL ANÁLISIS DE TODAS LAS MODIFICACIONES APLICABLES AL EQUIPO CON EL FIN DE DETERMINAR LA CONVENIENCIA DE SU INCORPORACIÓN.

EN RELACIÓN A LA GERENCIA DE OPERACIONES, ÉSTA INTEGRARÁ A SU VEZ, LOS ASPECTOS OPERACIONALES TALES COMO: ANÁLISIS DE RUTAS, VELOCIDADES Y ALTITUDES ÓPTIMAS DE CRUCERO, PESO Y BALANCE, DESPACHO, ETCÉTERA. DE IGUAL FORMA CONTARÁ CON UNA JEFATURA DE ADIESTRAMIENTO Y CAPACITACIÓN, LA CUAL SE ENCARGARÁ DE IMPARTIR ADIESTRAMIENTO Y CURSOS DE REFRESCO, TANTO AL PERSONAL DE VUELO, COMO DE TIERRA; CON LA CREACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE CONTROL Y DESPACHO DE VUELOS, ASÍ COMO LA JEFATURA DE PILOTOS DENTRO DE ESTA GERENCIA, SE TENDRÁ LA POSIBILIDAD DE ATENDER TODOS LOS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA ASIGNACIÓN, CONTROL Y MANEJO DE LAS TRIPULACIONES TÉCNICAS DE VUELO.

POR LO QUE SE REFIERE A LA SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA, SUS FUNCIONES SE ENCAMINAN A LA ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS Y MATERIALES, ELLO MEDIANTE LA CREACIÓN DE LAS GERENCIAS DE RECURSOS HUMANOS Y ADQUISICIONES Y ALMACENES, Y LA DE SERVICIOS GENERALES.

LA GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS, DESARROLLARÁ LAS ACTIVIDADES DE SELECCIÓN, CONTRATACIÓN Y CONTROL ADMINISTRATIVO DEL PERSONAL.

POR SU PARTE, LA GERENCIA DE ADQUISICIONES, SERÁ LA RESPONSABLE DE LLEVAR A CABO LA BÚSQUEDA Y SELECCIÓN DE PROVEEDORES, QUE EN CALIDAD Y PRECIO SATISFAGAN LAS NECESIDADES Y NORMAS DE LA EMPRESA. POR ÚLTIMO, LA GERENCIA DE SERVICIOS GENERALES, TENDRÁ BAJO SU RESPONSABILIDAD LA RECEPCIÓN, ALMACENA-

MIENTO Y SUMINISTRO DE MATERIALES, ASÍ COMO EL MANTENIMIENTO - Y CONSERVACIÓN DE LAS INSTALACIONES.

LA TERCERA SUBDIRECCIÓN, LA DE FINANZAS, ESTARÁ ENCARGADA DE LLEVAR LOS ASUNTOS PRESUPUESTALES Y DE CONTABILIDAD DE LA EMPRESA; PARA TAL EFECTO, ESTA SUBDIRECCIÓN ESTARÁ INTEGRADA POR LAS GERENCIAS DE PRESUPUESTO, DE CONTABILIDAD Y DE TESORERÍA...

LA GERENCIA DE PRESUPUESTO TENDRÁ COMO FUNCIÓN PRIMORDIAL, LA DETERMINACIÓN Y CONTROL DEL PRESUPUESTO PARA UN SANO Y EFECTIVO ESTADO DE LA EMPRESA.

LA GERENCIA DE CONTABILIDAD, SE ENCARGARÁ DEL REGISTRO DE TODAS LAS OPERACIONES EFECTUADAS, TALES COMO INGRESOS, EGRESOS, INVERSIONES, ETCÉTERA, PARA LO CUAL FORMULARÁ MENSUALMENTE LOS ESTADOS FINANCIEROS BÁSICOS.

LA GERENCIA DE TESORERÍA, SE ENCARGARÁ DEL CONTROL, RESGUARDO Y COLOCACIÓN DE LOS VALORES, INVERSIONES Y DISPONIBILIDADES DE LA EMPRESA, ASÍ COMO EL ESTUDIO Y EVALUACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DE FINANCIAMIENTO.

LA SUBDIRECCIÓN DE EVALUACIÓN Y SISTEMAS COORDINARÁ LA ELABORACIÓN Y EVALUACIÓN DE PLANES Y PROGRAMAS DEL ORGANISMO, Y SUGERIRÁ POLÍTICAS PARA ELEVAR LA EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS, ANALIZANDO LOS RESULTADOS DE LAS OPERACIONES PARA EVALUAR SU DESARROLLO. ASIMISMO, SE ENCARGARÁ DE PROGRAMAR, EVALUAR Y DIFUNDIR LOS MANUALES DE ORGANIZACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DE LA ENTIDAD.

PARA SU APOYO, CONTARÁ CON LOS DEPARTAMENTOS DE PLANEACIÓN, ESTUDIOS ECONÓMICOS, ORGANIZACIÓN, Y SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS.

POR TODO LA ANTERIOR, SE CONSIDERA NECESARIA UNA NOTIFICACIÓN PREVIA A LA FIRMA Y PUBLICACIÓN DEL DECRETO, A TODAS LAS DEPENDENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, HACIENDO DE SU CONOCIMIENTO LOS PORMENORES DE LA CREACIÓN DEL ORGANISMO, Y SUBRAYÁNDOSE QUE AL MOMENTO DE VIGENCIA DEL DECRETO, CONTINUARÁN FUNCIONANDO COMO HASTA LA FECHA, LAS UNIDADES DE TRANSPORTE AÉREO DEPENDIENTES DEL EJECUTIVO FEDERAL, DE TAL MANERA QUE NO SE AFECTEN LOS SERVICIOS A PRESTAR POR LA MISMA ENTIDAD. (7)

(7) TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. MANUAL DE ORGANIZACIÓN DE ---
TRANSPORTE AÉREO FEDERAL.

CAPITULO IV

OPERACIONES AEREAS DE TRANSPORTE AEREO FEDERAL

CON LA REORDENACIÓN ADMINISTRATIVA EN MATERIA DE TRANSPORTACIÓN AÉREA DE LOS SERVIDORES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, NACE EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, POR DECRETO PRESIDENCIAL DE 14 DE JUNIO DE 1984.

DENTRO DEL MARCO DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, SE CONSIDERÓ PRIORITARIO RACIONALIZAR LAS ADQUISICIONES, PROGRAMAR ADECUADAMENTE EL USO DE LAS AERONAVES, PROVEER EN FORMA EFICAZ SU MANTENIMIENTO, UNIFICAR LOS SERVICIOS RESPECTIVOS Y REDUCIR LOS COSTOS DE OPERACIÓN.

PARA SOLUCIONAR ESTA PROBLEMÁTICA SE REQUERÍA DE LA UNIFICACIÓN DE RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES, TENDIENTES A REDUCIR LOS COSTOS DE OPERACIÓN Y FAVORECER EL CONTROL DE LAS OPERACIONES AÉREAS OFICIALES, CON UN ÍNDICE ÓPTIMO DE SEGURIDAD Y EFICIENCIA.

LA DISPERSIÓN DE LOS RECURSOS NO SÓLO LE RESTA EFECTIVIDAD A SU APLICACIÓN, SINO QUE INCREMENTA SUS COSTOS TANTO EN EL RENDIMIENTO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO A UNA FLOTA DE AERONAVES DE GRAN VARIEDAD, COMO EN LA CAPACITACIÓN NO INTEGRADA DE PERSONAL, ESPECIALMENTE DE PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.

A) ANALISIS ANUALIZADO DE OPERACIONES AEREAS.

1 9 8 4 .

TRANSPORTE AÉREO FEDERAL INICIÓ SUS ACTIVIDADES A MEDIADOS DEL MES DE AGOSTO DE 1984.

SE RECIBIERON CATORCE AERONAVES, DE LAS CUALES ONCE CUMPLÍAN

LOS REQUISITOS PARA LA OPERACIÓN.

DURANTE 1984 SE EFECTUARON 403:30 HORAS DE VUELO, DE LAS CUALES 285:30 HORAS FUERON PRODUCTIVAS, EL RESTO (29% DEL TOTAL) SE EMPLEÓ EN OPERACIONES DE CARÁCTER TÉCNICO, LO QUE NO REPORTA INGRESOS AL ORGANISMO, SIN EMBARGO PERMITE MANTENER LA FLOTA AÉREA EN FORMA OPERATIVA.

ES IMPORTANTE SEÑALAR QUE LAS CIFRAS ANOTADAS EN EL PRESENTE ANÁLISIS, EN LO CORRESPONDIENTE A HORAS VOLADAS, SON CONSIDERANDO EL TIEMPO DE CALZO A CALZO.

1 9 8 5 .

AL FINALIZAR LA PRIMERA MITAD DE 1985, TRANSPORTE AÉREO FEDERAL CONTABA CON LA MISMA FLOTA AÉREA CON LA QUE HABÍA INICIADO ACTIVIDADES UN AÑO ANTES.

EN LOS ÚLTIMOS MESES DEL EJERCICIO 1985 SE RECIBIERON 49 AERONAVES MÁS, PARA UN TOTAL DE 63 UNIDADES EN MUY DIFERENTE CONDICIÓN PARA SU UTILIZACIÓN, DE ACUERDO A LAS NORMAS DE SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE T.A.F.. DURANTE ESE AÑO SE VOLARON ---- 1 896:02 HORAS Y SE TRANSPORTARON 4 909 PASAJEROS, PROPORCIONANDO SERVICIO A 41 ENTIDADES Y/O DEPENDENCIAS.

DEL TOTAL DE HORAS ANOTADAS, 1 429:14 HORAS LAS ABSORBIERON - LAS 19 AERONAVES QUE REALIZARON OPERACIONES PRODUCTIVAS, CONSIDERANDO EL TIEMPO DE CALZO A CALZO. EN EL PERÍODO ANALIZADO, LAS OPERACIONES PRODUCTIVAS REGISTRADAS ASCENDIERON A --- 1 248 VUELOS PARA TRANSPORTAR 4 909 PASAJEROS CON LAS 19 AERONAVES SEÑALADAS.

DE ELLAS, SE HABÍAN ESTADO UTILIZANDO EN FORMA CONTINUA TRES, CON LAS CUALES SE HA CONTADO EN EL ORGANISMO DESDE EL INICIO DE SUS ACTIVIDADES; ESTAS FUERON: EL SKYVAN XC-UTJ, SABRELINER/60 XC-UJF Y SABRELINER/40 XC-UJH, CON LAS QUE SE REALIZÓ-

EL MAYOR VOLUMEN DE OPERACIONES DE SERVICIO DURANTE 1985, REPRESENTANDO CONJUNTAMENTE EL 65% DE LOS VUELOS, 52% DE LOS PASAJEROS TRANSPORTADOS Y EL 56% DE LAS HORAS VOLADAS PRODUCTIVAMENTE.

SIN EMBARGO, A PARTIR DE AGOSTO, MES EN QUE SE INCORPORARON LOS EQUIPOS DE TURBINA, SE LE DIO UN IMPULSO A LAS OPERACIONES AÉREAS DE T.A.F. DURANTE LOS CUATRO ÚLTIMOS MESES DEL AÑO, EN QUE SE TRANSPORTÓ EL 46.5% DE LOS PASAJEROS; SE EFECTUÓ EL 53.3% DE LOS VUELOS DE SERVICIO Y EL 51.6% DEL TIEMPO EFECTIVO DE VUELOS PRODUCTIVOS. SEIS DE ESOS EQUIPOS, ESTOS, TRES CESSNA-500 (XC-ASB, XC-ASA Y XC-GUO), DOS FALCON 20 (XC-DIP Y XC-SEY) Y UN LEAR JET (XC-FIF), EN CONJUNTO REBASARON LAS 220 HORAS DE VUELOS PRODUCTIVOS; DOS DE ELLOS, EL FALCON XC-DIP Y EL CESSNA XC-ASB, SUPERARON EN SÓLO TRES MESES DE ACTIVIDADES, EL TIEMPO PRODUCTIVO LOGRADO POR OTROS EQUIPOS QUE VOLARON REGULARMENTE DURANTE TODO EL AÑO, COMO EL F-27 XC-UTD.

EN LO CORRESPONDIENTE A LA DEMANDA POR ENTIDADES Y/O DEPENDENCIAS, EL SERVICIO AÉREO FUE SOLICITADO POR 41 USUARIOS, DE LOS CUALES LOS QUE MÁS DEMANDARON EL TRANSPORTE DE T.A.F. FUERON: DISTRIBUIDORA CONASUPO, S.A. (DICONSA); COMISIÓN SONORA, AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES; SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN, TABAMEX Y BANRURAL, ADÉMÁS DE ALGUNAS OTRAS DEPENDENCIAS DEL SECTOR CENTRAL DEL GOBIERNO, COMO LA SECRETARÍA DE SALUD, S.A.R.H., S.P.P. Y S.C.T.

POR ELLO, ES IMPORTANTE SEÑALAR QUE LOS USUARIOS CITADOS EN PRIMER TÉRMINO REQUIRIERON CONJUNTAMENTE, POCO MÁS DE LAS TRES QUINTAS PARTES DEL SERVICIO SOLICITADO A T.A.F. DURANTE 1985, YA QUE SU DEMANDA SIGNIFICÓ ALREDEDOR DEL 61% DE LAS OPERACIONES DE VUELO, PASAJEROS TRANSPORTADOS Y HORAS VOLADAS PARA EFECTOS DE SERVICIO, DE LOS TOTALES CORRESPONDIENTES,

1 9 8 6 .

A PARTIR DE 1986 SE MARCÓ UNA NUEVA ETAPA EN EL DESARROLLO DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. DURANTE ESE AÑO SE LOGRÓ LA OPERACIÓN DE UNA FLOTA RACIONALIZADA, INCREMENTANDO EL USO DEL EQUIPO DE TURBORREACCIÓN Y SE LOGRÓ ACREDITAR EL SERVICIO CON LA PRESTACIÓN DEL MISMO EN FORMA SEGURA Y EFICIENTE, CON LO QUE SE CAMBIÓ LA IMAGEN DEL ORGANISMO Y SE OBTUVO UN INCREMENTO IMPORTANTE EN EL NÚMERO DE USUARIOS.

DURANTE ESE PERÍODO, LAS OPERACIONES AÉREAS SE INCREMENTARON SUSTANCIALMENTE RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR, SOBRE TODO EN LO QUE CORRESPONDE A LOS SERVICIOS, PARA LO QUE SE VOLARON 2 160:08 HORAS, QUE REPRESENTÓ UN AUMENTO DEL 51% EN COMPARACIÓN A LO ALCANZADO UN AÑO ANTES. EN TOTAL SE REALIZARON 2 603:19 HORAS DE VUELO, INCLUYENDO OPERACIONES TÉCNICAS Y DE CAPACITACIÓN.

PARA ELLO FUE NECESARIO EN PRIMER TÉRMINO, PROMOCIONAR Y PLANEAR LA OPERACIÓN, CON EL FIN DE MEJORAR LA IMAGEN DEL ORGANISMO, ASÍ COMO OPTIMIZAR LA UTILIZACIÓN DE LA FLOTA AÉREA, CON LO CUAL SE LOGRÓ ACREDITAR NUESTRO SERVICIO Y EL NÚMERO DE USUARIOS SE INCREMENTÓ EN UN 41.5%.

SE LOGRARON CAMBIOS SIGNIFICATIVOS POR CUANTO AL TIPO DE AERONAVES UTILIZADAS EN LOS VUELOS DE SERVICIO, YA QUE EL 73% DEL MISMO SE PROPORCIONÓ CON AERONAVES DE TURBORREACCIÓN, A LA VEZ QUE SE REDUJO LA PARTICIPACIÓN DEL EQUIPO TURBOHÉLICE AL 16% DEL TOTAL ANUAL. EN 1985, EL SERVICIO SE PROPORCIONÓ CON LA PARTICIPACIÓN CASI SIMILAR DE LOS EQUIPOS DE TURBOHÉLICE (47%) Y TURBORREACCIÓN (43%), EN VIRTUD QUE ESTOS ÚLTIMOS SE TRANSFIRIERON AL FINALIZAR EL EJERCICIO.

EN PROMEDIO, A LO LARGO DE 1986 SE UTILIZARON 16 AERONAVES MENSUALMENTE, Y SE INCREMENTÓ EL NÚMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN 78.5%; ESTO ÚLTIMO COMO UNA CONSECUENCIA DE HABERSE AUMENTADO EN MÁS DEL DOBLE EL NÚMERO DE VUELOS PRODUCTIVOS.

SE TRANSPORTARON 8 762 PASAJEROS, ESTO ES, 3 853 MÁS QUE EN 1985, LO QUE SIGNIFICÓ UN INCREMENTO DEL 78.5%, COMO CONSECUENCIA DE HABERSE AUMENTADO EN MÁS DEL DOBLE EL NÚMERO DE SERVICIOS. SE REGISTRARON 623 OPERACIONES PARA 58 USUARIOS DISTINTOS, DE UN TOTAL DE 806 OPERACIONES AÉREAS EN 1986.

OTRO CAMBIO DE IMPORTANCIA EN LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA UTILIZADA, ES LA PARTICIPACIÓN EN MAYOR ESCALA DE LOS HELICÓPTEROS COMO EQUIPO DE APOYO LOGÍSTICO, YA QUE CASI SE QUINTUPLICÓ EL NÚMERO DE HORAS DE VUELO DE UN AÑO A OTRO, SUPERANDO AL EQUIPO DE PISTÓN.

EN 1986 LA ESTRUCTURA DEL SERVICIO POR USUARIO FUE MÁS UNIFORME, GRACIAS A LA MEJORA EN LA CALIDAD DEL SERVICIO.

DURANTE EL EJERCICIO QUE SE COMENTA, EL PERÍODO DE MAYOR INTENSIDAD AÉREA SE REGISTRÓ DURANTE LOS MESES DE JUNIO, JULIO Y AGOSTO. MIENTRAS QUE EN 1985, ESTE PERÍODO SE MANIFESTÓ EN LOS ÚLTIMOS MESES DEL AÑO, AL CONTAR EL ORGANISMO CON UN MAYOR NÚMERO DE EQUIPOS DE TURBORREACCIÓN Y LA DEMANDA DE LAS DEPENDENCIAS QUE ANTERIORMENTE LOS UTILIZABAN EN FORMA INDEPENDIENTE.

EN MATERIA DE RACIONALIZACIÓN DE FLOTA, A LA VEZ QUE SE RECIBIERON NUEVE AERONAVES MÁS EN 1986, SE ENAJENARON DOCE QUE NO LLENABAN LOS REQUISITOS PARA LOS OBJETIVOS DEL ORGANISMO. Y FUERON TRANSFERIDAS SIETE UNIDADES A SOLICITUD EXPRESA DE DEPENDENCIAS Y ENTIDADES OFICIALES PARA ACTIVIDADES SUSTANTIVAS ALTAMENTE ESPECIALIZADAS, QUE NO IMPLICAN SERVICIOS A TERCEROS.

PARA MAINTENER SU CONGRUENCIA CON EL INCREMENTO DE LOS COSTOS, SE REALIZARON ACTUALIZACIONES PERIÓDICAS EN EL ORDEN TARIFARIO.

1 9 8 7 .

DURANTE 1987 SE CONSOLIDÓ EL SERVICIO EJECUTIVO DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, INCREMENTANDO EL TIEMPO PRODUCTIVO DE VUELO, EL NÚMERO DE SERVICIOS PROPORCIONADOS, USUARIOS ATENDIDOS Y PASAJEROS TRANSPORTADOS.

SE FORMALIZARON CONVENIOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE RUTAS REGIONALES CON LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS DE MICHOACÁN Y SONORA, ASEGURANDO INGRESOS POR LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL A NIVEL DE PUNTO DE EQUILIBRIO, INCREMENTANDO LA UTILIZACIÓN DEL EQUIPO DE TURBOHÉLICE Y, FUNDAMENTALMENTE, BRINDANDO UN SERVICIO ESENCIAL PARA EL DESARROLLO REGIONAL,

LAS HORAS VOLADAS DE LA FLOTA AÉREA EN SU CONJUNTO, ASCENDIERON A 5 251:16 HORAS; EN EL SERVICIO EJECUTIVO 3 051:54 HORAS Y 2 199:22 HORAS EN EL ALIMENTADOR, CONSIDERANDO OPERACIONES PRODUCTIVAS (87,8%), Y NO PRODUCTIVAS (12,2%).

FUERON UTILIZADAS 20 AERONAVES: DIEZ DE TURBORREACCIÓN, CINCO DE TURBOHÉLICE, DOS DE PISTÓN Y TRES HELICÓPTEROS. DE --ELLAS, UN EQUIPO DE PISTÓN NO DIO SERVICIO PRODUCTIVO; PARA EL SERVICIO ALIMENTADOR SE EMPLEARON CUATRO EQUIPOS BANDEIRANTE.

TOTAL DE OPERACIONES AEREAS

1 9 8 7

CONCEPTO	HORAS VOLADAS	PAX.	TRAMOS VOLADOS
<u>SERVICIO EJECUTIVO</u>	3 051:54	9 266	2 649
OPERACIONES PRODUCTIVAS	2 548:18	9 266	2 247
OPERACIONES NO PRODUCTIVAS. (*)	503:36	- --	402
<u>SERVICIO RUTAS ALIMENTADORAS</u>	2 199:22	17 045	3 030
OPERACIONES PRODUCTIVAS	2 062:25	17 045	2 914
OPERACIONES NO PRODUCTIVAS. (*)	136:57	- --	116
<u>S U M A</u>	5 251:16	26 311	5 679
OPERACIONES PRODUCTIVAS	4 610:43	26 311	5 161
OPERACIONES NO PRODUCTIVAS. (*)	640:33	- --	518

(*) INCLUYE OPERACIONES TÉCNICAS, CAPACITACIÓN Y PROMOCIÓN.

DE LO ANTERIOR SE DESPRENDE, QUE EL PROMEDIO DE HORAS DE VUELO POR AERONAVE ASCENDIÓ A 262:34 HORAS EN EL AÑO, DE LAS CUALES 230:32 HORAS FUERON PRODUCTIVAS.

COMPARATIVAMENTE CON EL AÑO ANTERIOR, EN 1987 SE VOLARON -- 2 647:57 HORAS MÁS Y SE TRANSPORTARON 17 549 PASAJEROS MÁS -- QUE EN 1986; ESTO SIGNIFICÓ UN INCREMENTO DE 101.7% LAS HORAS Y 200.3% LOS PASAJEROS. EN ELLO INFLUYÓ DE MANERA DETERMINANTE EL SERVICIO DE RUTAS ALIMENTADORAS QUE SE INICIÓ EN 1987.

SERVICIO EJECUTIVO.

EN EL PERÍODO QUE SE ANALIZA, LAS OPERACIONES PRODUCTIVAS REGISTRARON 2 548:18 HORAS, PARA TRANSPORTAR 9 266 PASAJEROS EN 2 247 TRAMOS RECORRIDOS.

DURANTE EL AÑO SE ATENDIERON 750 SERVICIOS, ES DECIR 20.4% -- MÁS QUE UN AÑO ANTES. SE PROPORCIONÓ TRANSPORTACIÓN AÉREA A 78 USUARIOS, LO QUE SIGNIFICÓ 20 MÁS QUE EN 1986, EQUIVALENTE AL 34.5% DE AUMENTO; DE ELLOS, DESTACARON TABAMEX, CONASUPO, SEDUE Y ANAGSA, ADEMÁS DE ALGUNAS OTRAS DEPENDENCIAS DEL SECTOR CENTRAL COMO S.C.T., S.A.R.H. Y LA S.E.P.

LOS USUARIOS CITADOS EN PRIMER TÉRMINO, REQUIRIERON CONJUNTAMENTE LA TERCERA PARTE DEL SERVICIO SOLICITADO A T.A.F. DURANTE 1987, YA QUE SU DEMANDA SIGNIFICÓ EL 32.4% DE LAS HORAS VOLADAS, EL 29.3% DE LOS PASAJEROS TRANSPORTADOS Y EL 33.7% DE LOS TRAMOS VOLADOS, DE LOS TOTALES ANUALES CORRESPONDIENTES.

AL COMPARAR LO REALIZADO EN EL SERVICIO EJECUTIVO POR TIPO DE AERONAVE EN 1987 CON EL AÑO ANTERIOR, SE OBSERVA QUE LOS EQUIPOS DE TURBORREACCIÓN REGISTRARON UN INCREMENTO DEL 17.9% EN LAS HORAS DE VUELO Y LOS HELICÓPTEROS 166.5%; LOS EQUIPOS DE TURBOHÉLICE DISMINUYERON 7.9% Y LOS DE PISTÓN CASI NO SE UTILIZARON, PORQUE FUERON VENDIDOS.

LOS EQUIPOS DE TURBORREACCIÓN TRANSPORTARON 7.1% MÁS PASAJEROS QUE EL AÑO ANTERIOR, LOS HELICÓPTEROS 92.1% MÁS Y LOS DE TURBOHÉLICE 14.8% MENOS.

COMPARATIVO DE OPERACIONES AEREAS PRODUCTIVAS
SERVICIO EJECUTIVO

AERONAVE	HORAS VOLADAS		PASAJEROS		TRAMOS VOLADOS	
	1987	1986	1987	1986	1987	1986
TURBORREACCIÓN	1 849:51	1 569:04	6 092	5 688	1 578	1 285
TURBOHÉLICE	317:57	345:10	1 886	2 213	217	230
PISTÓN	14:30	108:35	32	207	9	66
HELICÓPTEROS	366:00	137:19	1 256	654	443	187
S U M A	<u>2 548:18</u>	<u>2 160:08</u>	<u>9 266</u>	<u>8 762</u>	<u>2 247</u>	<u>1 768</u>

LO ANTERIOR, COMO CONSECUENCIA DE QUE EL SERVICIO EJECUTIVO - FUERA ATENDIDO PRINCIPALMENTE CON AERONAVES DE TURBORREACCIÓN, YA QUE LAS DE TURBOHÉLICE, ADEMÁS DE APOYAR ESTE SERVICIO, -- SON DESTINADAS FUNDAMENTALMENTE A LA OPERACIÓN EN RUTAS ALIMENTADORAS; LOS EQUIPOS DE PISTÓN, POR NO SER ADECUADOS PARA ESTE SERVICIO NO ESTÁN CONSIDERADOS EN LAS OPERACIONES DEL ORGANISMO.

POR OTRA PARTE, LOS HELICÓPTEROS MOSTRARON UN NOTABLE INCREMENTO EN SUS OPERACIONES PRODUCTIVAS, DEBIDO A QUE EN 1986 VOLARON DOS DE LOS TRES CON QUE DISPONÍA EL ORGANISMO, BELL 206 XC-BSZ Y BELL 212 XC-GUS; INDEPENDIEMENTE DE QUE EL PRIMERO SÓLO FUE UTILIZADO EN CUATRO MESES, CON UN VOLUMEN DE OPERACIONES MUY BAJO.

POR CUANTO A LAS OPERACIONES NO PRODUCTIVAS, ÉSTAS COMPRENDEN EL TIEMPO DE VUELO PARA LA CAPACITACIÓN DE TRIPULACIONES, VUELOS DE PRUEBA POR REPARACIÓN DE AERONAVES Y PROMOCIONALES.

RUTAS ALIMENTADORAS

EN 1987 SE ESTABLECIERON LAS RUTAS AÉREAS ALIMENTADORAS EN -- LOS ESTADOS DE MICHOACÁN Y SONORA. EN EL PRIMERO SE INICIA-- RON LAS OPERACIONES EN FEBRERO COMUNICANDO LAS CIUDADES DE LÁ ZARO CÁRDENAS, MORELIA Y URUAPAN; PARA ELLO, SE ESTABLECIÓ CO MO BASE LA CIUDAD DE MORELIA, POSTERIORMENTE SE TRASLADÓ A -- URUAPAN Y ACTUALMENTE SE ENCUENTRA DE NUEVO EN MORELIA. EN - SONORA SE COMENZÓ A DAR SERVICIO EN JUNIO COMUNICANDO A HERMO SILLO, NOGALES, CABORCA, PUERTO PEÑASCO, SAN LUIS RÍO COLORA DO Y GUAYMAS, CON BASE EN HERMOSILLO.

EN CONJUNTO, SE VOLARON 2 199:22 HORAS EN EL AÑO, UTILIZANDO CUATRO AERONAVES DEL EQUIPO BANDEIRANTE; EL 93.8% DEL TIEMPO VOLADO FUE PRODUCTIVO Y SÓLO UN 6.2% SE EMPLEÓ PARA OPERACIONES TÉCNICAS, PROMOCIÓN Y CONCENTRACIÓN DE EQUIPO. DEL TOTAL ANOTADO, 1 433:12 HORAS SE VOLARON EN LAS RUTAS DE MICHOACÁN Y 766:10 HORAS EN SONORA. SE TRANSPORTARON 17 045 PASAJEROS, DE LOS CUALES EN MICHOACÁN SE TRANSPORTARON 14 014 PASAJEROS (EL 82.2% DEL TOTAL) Y EN SONORA 3 031 PASAJEROS (EL 17.8% -- RESTANTE).

SE INTENSIFICARON LAS ACCIONES EN MATERIA DE RACIONALIZACIÓN DE LA FLOTA AÉREA, REDUCIÉNDOSE EN FORMA IMPORTANTE TIPOS Y - MODELOS DE AERONAVES NO SUSTANTIVAS PARA LAS ACTIVIDADES DEL ORGANISMO. EN EL AÑO SE ENAJENARON Y/O TRANSFIRIERON 22 AERQ NAVES NO APTAS PARA LAS ACTIVIDADES DEL ORGANISMO, CON LO QUE SE REDUJO EN CASI UN 30% LA FLOTA AÉREA RECIBIDA DESDE EL INI CIO DE SUS ACTIVIDADES.

1 9 8 8 .

EN EL TRANCURSO DEL AÑO, LAS HORAS VOLADAS DE LA FLOTA AÉREA EN SU CONJUNTO, ASCENDIERON A 5 491:44 HORAS FRENTE A - ---- 5 351:16 HORAS DEL AÑO ANTERIOR. EN EL SERVICIO EJECUTIVO SE

VOLARON 2 306:09 HORAS Y 3 185:35 HORAS EN EL ALIMENTADOR; -- DEL TOTAL, EL 86% FUERON VUELOS PRODUCTIVOS Y EL RESTO TÉCNICOS Y DE PROMOCIÓN.

FUERON UTILIZADAS 18 AERONAVES: DIEZ DE TURBORREACCIÓN, CINCO DE TURBOHÉLICE Y TRES HELICÓPTEROS, ESTOS ÚLTIMOS SE DESIN CORPORARON DE LA FLOTA A PARTIR DEL MES DE ABRIL DE ESE AÑO.

TOTAL DE OPERACIONES AEREAS

1 9 8 8

C O N C E P T O	HORAS VOLADAS	PAX.	TRAMOS VOLADOS
<u>SERVICIO EJECUTIVO</u>	2 306:09	5 585	1 866
OPERACIONES PRODUCTIVAS	1 696:51	5 585	1 414
OPERACIONES NO PRODUCTIVAS (*)	609:18	- -	452
<u>SERVICIO RUTAS ALIMENTADORAS</u>	3 185:35	24 528	3 716
OPERACIONES PRODUCTIVAS	3 023:25	24 528	3 622
OPERACIONES NO PRODUCTIVAS (*)	162:10	- -	94
<u>S U M A</u>	<u>5 491:44</u>	<u>30 113</u>	<u>5 582</u>
OPERACIONES PRODUCTIVAS	4 720:16	30 113	5 036
OPERACIONES NO PRODUCTIVAS (*)	771:28	- -	546

(*) INCLUYE OPERACIONES TÉCNICAS, CAPACITACIÓN Y PROMOCIÓN.

AL COMPARAR LO REALIZADO EN EL SERVICIO EJECUTIVO EN 1988 CON EL AÑO ANTERIOR, SE OBSERVA UN DESCENSO EN LAS OPERACIONES PRODUCTIVAS, LO QUE PROBABLEMENTE SE DEBIÓ, ENTRE OTRAS CAUSAS, A LO ESTABLECIDO EN EL ACUERDO DE AUSTERIDAD Y DISCIPLINA PRESUPUESTALES IMPLEMENTADO PARA LAS ENTIDADES PÚBLICAS. LO ANTERIOR IMPLICÓ UNA BAJA UTILIZACIÓN DE LOS EQUIPOS DE TURBORREAC

CIÓN. EN CAMBIO, LOS DE TURBOHÉLICE SE UTILIZARON INTENSAMENTE EN LAS LÍNEAS ALIMENTADORAS. EN 1988 SE CONTINUÓ PROPORCIONANDO SERVICIO AÉREO EN LOS ESTADOS DE MICHOACÁN Y SONORA, CON SUS BASES DE OPERACIÓN EN LAS CIUDADES DE MORELIA Y HERMOSILLO RESPECTIVAMENTE.

EN CONJUNTO, SE VOLARON 3 185:35 HORAS EN EL AÑO EN ESTE SERVICIO; EL 94.9% DEL TIEMPO VOLADO FUE PRODUCTIVO Y SÓLO UN 5.1% SE EMPLEÓ PARA OPERACIONES TÉCNICAS Y CONCENTRACIÓN DE EQUIPO. EN TOTAL SE TRANSPORTARON 24 528 PASAJEROS.

POR OTRA PARTE, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 70. DEL ACUERDO DE AUSTERIDAD DEL 4 DE ENERO DE 1988, LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO SOLICITÓ APOYO ESTE ORGANISMO PARA LLEVAR A CABO LA VENTA DE AERONAVES EXCEDENTES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, LO QUE PERMITIRÁ DAR CONTINUIDAD Y SEGUIMIENTO A LAS ACCIONES DEL SECTOR PÚBLICO EN MATERIA DE RACIONALIZACIÓN DEL EQUIPO AÉREO. (8)

- EL SOPORTE DE LAS OPERACIONES AÉREAS DE 1984 A 1988 ANALIZADAS EN EL PRESENTE CAPÍTULO, SE MUESTRA EN LOS ANEXOS 5, 6, 7, 8 Y 9.

(8) TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. ESTADÍSTICAS OPERACIONALES 1984-1988. MÉXICO.

CAPITULO V

RECURSOS ECONOMICOS

PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES ENCOMENDADAS, LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO Y LA COORDINADORA DE SECTOR, ASIGNARON AL ORGANISMO LOS SIGUIENTES PROGRAMAS:

- ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE AEREO.
- SERVICIOS DEL TRANSPORTE AEREO
- EQUIPO DE VUELO
- CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO PARA EL TRANSPORTE AEREO

LA FORMULACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS EN FUNCIÓN A LOS PROGRAMAS ASIGNADOS, DURANTE EL PERÍODO 1984-1988, HAN CUMPLIDO CON LAS ACCIONES BÁSICAS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y CON EL PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

LOS OBJETIVOS DETERMINADOS PARA CADA UNO DE LOS PROGRAMAS, -- HAN SIDO LOS SIGUIENTES:

- ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE AEREO.

DISPONER DE LOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA EL EFICIENTE DESEMPEÑO DE LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS, EN EL APOYO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO.

- SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO.

ATENDER LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE AÉREO ASIGNADAS EN EL DECRETO DE CREACIÓN DEL ORGANISMO.

- EQUIPO DE VUELO.

MANTENER EL EQUIPO DE VUELO EN ÓPTIMAS CONDICIONES PARA QUE -- LAS OPERACIONES SE DESARROLLEN DE MANERA SEGURA Y EFICIENTE.

- CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO PARA EL TRANSPORTE AEREO.

CAPACITAR AL PERSONAL PARA QUE EL SERVICIO SEA SEGURO Y EFICIENTE.

A) PRESUPUESTO DEL ORGANISMO.

LOS PRESUPUESTOS AUTORIZADOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS MENCIONADOS ANTERIORMENTE, FUERON LOS SIGUIENTES:

AÑO	PRESUPUESTO AUTORIZADO DEFINITIVO (*)	VARIACION RESPECTO AL AÑO ANTERIOR	
		\$	%
1984	403.3	- -	- -
1985	1 987.9	1 584.6	393
1986	3 582.1	1 594.2	80
1987	13 442.0	9 859.9	275
1988	17 473.6	4 031.6	30

(*) MILLONES DE PESOS.

EL PRESUPUESTO CORRESPONDIENTE AL AÑO 1984 FUE PARA CUBRIR 5 MESES DE OPERACIÓN, YA QUE INICIÓ SUS ACTIVIDADES A MEDIADOS DEL MES DE AGOSTO.

EL PRESUPUESTO DE 1985 INICIALMENTE AUTORIZADO ASCENDIÓ A UN TOTAL DE \$ 1 695 MILLONES, VIÉNDOSE INCREMENTADO PARA FINALES-

DE ESE AÑO A \$ 1 987.9 MILLONES, DEBIDO A QUE DE LAS 49 AERONAVES RECIBIDAS, UN GRAN NÚMERO REQUERÍA DE REHABILITACIÓN, PUESTO QUE SU ESTADO NO SATISFACÍA LAS NORMAS DE SEGURIDAD Y EFICIENCIA ESTABLECIDAS EN EL ORGANISMO.

PARA EL AÑO DE 1986 SE AUTORIZÓ ORIGINALMENTE UN PRESUPUESTO DE \$ 3 011.2 MILLONES, MISMO QUE SE VIO AMPLIADO EN \$ 570.9 MILLONES, APLICÁNDOSE \$ 314 MILLONES AL PROGRAMA "SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO" Y \$ 256.9 MILLONES AL PROGRAMA "EQUIPO DE VUELO" DANDO UN TOTAL DE \$ 3 582.1 MILLONES.

EL INCREMENTO DE \$ 1 594.2 MILLONES RESPECTO DEL EJERCICIO DE 1985, SE DEBIÓ A QUE SE AUTORIZARON \$ 500 MILLONES PARA CUBRIR LA AMORTIZACIÓN DE LA DEUDA ADQUIRIDA CON EL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL POR LA COMPRA DE 5 AERONAVES, ASÍ COMO PARA EL MANTENIMIENTO Y SERVICIO DE LAS AERONAVES RECIBIDAS EN ESE AÑO.

EL PRESUPUESTO AUTORIZADO PARA 1987 FUE DEL ORDEN DE \$ 13 442 MILLONES QUE SE VIO INCREMENTADO EN \$ 9 859.9 MILLONES CON RELACIÓN A 1986, SITUACIÓN DERIVADA DE QUE DURANTE ESE EJERCICIO SE PREVIÓ UNA MAYOR DEMANDA EN EL SERVICIO Y EL INICIO DE LAS RUTAS ALIMENTADORAS EN LOS ESTADOS DE MICHOACÁN Y SONORA, LO QUE SIGNIFICÓ UN MAYOR NÚMERO DE HORAS DE VUELO PRODUCTIVAS, SERVICIOS PROPORCIONADOS, USUARIOS ATENDIDOS Y PASAJEROS TRANSPORTADOS; REPERCUTIENDO EN EL MANTENIMIENTO Y SERVICIO DE LOS EQUIPOS DE VUELO, HABIÉNDOSE PROGRAMADO TAMBIÉN LAS DENOMINADAS REPARACIONES MAYORES DEL MISMO.

EN 1988 SE AUTORIZARON \$ 20 488.6 MILLONES, QUE EN CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE AUSTERIDAD, RACIONALIDAD Y DISCIPLINA PRESUPUESTALES SE REDUJERON EN \$ 3 015 MILLONES, QUEDANDO EN \$ 17 473.6 MILLONES.

LA VARIACIÓN DE \$ 4 031.6 MILLONES EN COMPARACIÓN CON EL AÑO-

DE 1987, SE DIO PRINCIPALMENTE POR EL INCREMENTO DE PRECIOS Y SALARIOS.

LOS PRESUPUESTOS AUTORIZADOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS ASIGNADOS, SE CUBRIERON CON INGRESOS PROPIOS Y CON --- TRANSFERENCIAS DEL GOBIERNO FEDERAL, SIENDO LOS SIGUIENTES PA RA CADA AÑO:

PRESUPUESTOS DE INGRESOS TOTALES
MILLONES DE PESOS

AÑO	INGRESOS PROPIOS	TRANSFERENCIAS DEL GOBIERNO F E D E R A L	TOTAL
1984	83.0	320.3	403.3
1985	564.3	1 423.6	1 987.9
1986	1 461.3	2 120.8	3 582.1
1987	11 355.0	2 087.0	13 442.0
1988	13 380.3	4 093.3	17 473.6

LO RELATIVO A LAS VARIACIONES DEL PRESUPUESTO EJERCIDO DE GAS TOS RESPECTO DEL AUTORIZADO EN CADA UNO DE LOS EJERCICIOS, SE MUESTRA A CONTINUACIÓN:

AÑO	P R E S U P U E S T O S (*)			
	AUTORIZADO	EJERCIDO	VARIACION \$	%
1984	403.3	403.7	0.4	-
1985	1 987.9	2 053.1	65.2	3
1986	3 582.1	4 267.5	685.4	19
1987	13 442.0	9 727.7	-3 714.3	-28
1988	17 473.6	13 304.0	-4 169.6	-24

(*) MILLONES DE PESOS.

LAS VARIACIONES DE MAYOR RELEVANCIA SE REFLEJAN EN LOS TRES ÚLTIMOS AÑOS, MOSTRÁNDOSE PARA 1986 UN 19% EN EXCESO, MOTIVADO POR LOS INCREMENTOS SALARIALES QUE NO FUERON CONTEMPLADOS EN EL CÁLCULO ORIGINAL Y QUE LA ADQUISICIÓN DE MATERIALES Y SUMINISTROS, SERVICIOS GENERALES E INVERSIÓN FÍSICA, SE REALIZÓ EN GRAN PARTE CASI AL FINALIZAR EL EJERCICIO, LO QUE IMPLICÓ PRECIOS Y PARIDAD CAMBIARIA MUY ELEVADOS.

PARA EL AÑO DE 1987 SE REGISTRÓ UNA DISMINUCIÓN DEL 28%, CAUSADA PRINCIPALMENTE PORQUE NO FUE NECESARIO EFECTUAR LAS REPARACIONES MAYORES QUE SE HABÍAN PRESUPUESTADO, YA QUE SE OBTUVO UNA REDUCCIÓN EN EL COSTO DE LAS PRIMAS DE SEGUROS DE LAS AERONAVES DEL ORGANISMO.

EN LO QUE RESPECTA AL EJERCICIO DE 1988, SE REGISTRÓ UNA DISMINUCIÓN DEL 24% YA QUE DE ACUERDO A LAS MEDIDAS DE AUSTERIDAD, RACIONALIDAD Y DISCIPLINA PRESUPUESTALES, SE DISMINUYERON LOS GASTOS POR ALGUNOS CONCEPTOS COMO SISTEMAS TELEFÓNICOS, RECURSOS HUMANOS (REDUCCIÓN DE PERSONAL), ENTRE OTROS.

b) INGRESOS.

LOS INGRESOS QUE EL ORGANISMO HA MANEJADO SE DERIVAN PRINCIPALMENTE DE LA OPERACIÓN PROPIA DE LA ENTIDAD, ASÍ COMO DE TRANSFERENCIAS DEL GOBIERNO FEDERAL, INGRESOS POR VENTA DE BIENES Y EN ÚLTIMA INSTANCIA LOS DERIVADOS POR LA RECUPERACIÓN DE SINIESTROS Y OTROS INGRESOS.

LA INTEGRACIÓN POR AÑO DE LOS INGRESOS CAPTADOS ES COMO SIGUE:

COMPARATIVO DE INGRESOS
MILLONES DE PESOS

CONCEPTO	1984	1985	%	1986	%	1987	%	1988	%
INGRESOS POR SERVICIO	27.2	201.5	641	790.5	292	3 031.0	283	5 751.1	90
INGRESOS POR VENTA	--	67.9	100	205.4	202	3 784.7	1 743	3 165.8	-16
INGRESOS POR RECUPERACION DE SINIESTROS	--	323.5	100	825.9	155	--	--	--	--
OTROS	33.9	33.1	-2	240.7	627	1 097.3	356	3 916.0	257
TRANSFERENCIAS DEL GOBIERNO FEDERAL	263.3	606.3	130	1070.9	77	500.0	-53	1 316.6	163
TOTAL:	324.4	1232.3	280	3131.4	154	8 413.0	168	14 149.6	68

DEL RESULTADO DE ESTA COMPARACIÓN, EN LO QUE RESPECTA A LOS INGRESOS DERIVADOS DE LA ACTIVIDAD PREPONDERANTE DEL ORGANISMO, SE OBSERVA QUE EN EL TRANSCURSO DE ESTOS AÑOS SE REFLEJAN INCREMENTOS CONSIDERABLES, SOBRE TODO EN EL EJERCICIO DE 1987, AÑO EN QUE COMO SE HA COMENTADO SE TUVO LA PARTICIPACIÓN DE LAS RUTAS ALIMENTADORAS DE MICHOACÁN Y SONORA, LLEGANDO CON ESTO A UN 283% MÁS DE INGRESOS CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR.

EN LO QUE SE REFIERE A LOS INGRESOS PROVENIENTES DE LA VENTA DE AERONAVES, AÑO CON AÑO SE HAN IDO INCREMENTANDO COMO RESULTADO DE LA CONFORMACIÓN DE LA FLOTA BÁSICA.

EN LOS AÑOS DE 1985 Y 1986 SE TUVIERON INGRESOS POR RECUPERACIÓN DE SINIESTROS, RESULTANTES DE LAS GESTIONES DE COBRO --- EFECTUADAS POR EL ORGANISMO ANTE ASEGURADORA MEXICANA, S.A., - POR LOS ACCIDENTES SUFRIDOS A DOS AERONAVES.

LAS TRANSFERENCIAS DEL GOBIERNO FEDERAL PARA GASTO CORRIENTE- HAN REPRESENTADO EN RELACIÓN A LOS INGRESOS PROPIOS EL 967%, - 301%, 135%, 16% Y 23% DE 1984 A 1988, RESPECTIVAMENTE; COMO - SE PUEDE OBSERVAR ESTE APOYO HA REGISTRADO UNA TENDENCIA DE-- CRECIENTE HACIA LOS ÚLTIMOS AÑOS.

EL ESTADO DE RESULTADOS DE LOS AÑOS QUE SE ANALIZAN, SE REPRESENTA EN EL ANEXO NO. 10, EN DONDE SE APRECIA QUE EL RESULTADO DE OPERACIÓN EN ESTOS AÑOS HA SIDO NEGATIVO, DEBIDO A QUE- LOS COSTOS Y GASTOS DE OPERACIONES SON MAYORES A LOS INGRESOS DERIVADOS DE LA ACTIVIDAD PREPONDERANTE DEL ORGANISMO; SIN -- EMBARGO, ESTE RESULTADO SE VE AMPLIAMENTE MODIFICADO POR LOS- INGRESOS PROVENIENTES DE LA ENAJENACIÓN DE AERONAVES Y DE -- OTROS INGRESOS Y PRODUCTOS FINANCIEROS, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS DEL GOBIERNO FEDERAL, OBTENIÉNDOSE ASÍ PARA LOS --- AÑOS DE 1987 Y 1988 UN RESULTADO NETO FAVORABLE.

LA VARIACIÓN DE LOS COSTOS Y GASTOS DE UN AÑO A OTRO SE ELEVA CONSIDERABLEMENTE, SITUACIÓN QUE ES ORIGINADA POR EL INCREMENTO EN EL COSTO DE LAS REPARACIONES MAYORES, YA QUE UN GRAN NÚMERO SE HAN REALIZADO EN EL EXTRANJERO SIGUIENDO LAS RECOMENDACIONES DE LOS FABRICANTES DE LAS AERONAVES Y SIENDO INDISPENSABLES POR EL ESTADO EN QUE FUERON TRANSFERIDAS AL ORGANISMO, O POR HABERSE CUMPLIDO EL TÉRMINO DE OPERACIÓN ESTABLECIDO POR TÉCNICOS ESPECIALIZADOS EN ESTA MATERIA.

c) COSTOS Y TARIFAS.

A PARTIR DE 1971, SE EMPRENDIERON INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS-TENDIENTES A DETERMINAR LA RENTABILIDAD DE OPERACIÓN DE EQUIPOS Y RUTAS AÉREAS, PRINCIPALMENTE DE LA EMPRESA ESTATAL.

EN ESTOS ESTUDIOS, EL PRINCIPIO BÁSICO PARA LA DETERMINACIÓN-DEL PRECIO EN EL TRANSPORTE AÉREO FUE QUE EL COSTO BASE PERMI-TIERA CUBRIR TODAS Y CADA UNA DE LAS EROGACIONES NECESARIAS - PARA GENERAR EL SERVICIO, TANTO AQUELLAS QUE ESTÁN DIRECTAMEN-TE RELACIONADAS CON LA PRODUCCIÓN DEL MISMO, COMO LAS QUE SON INDISPENSABLES, PERO QUE SU VARIACIÓN NO ESTÁ EN FUNCIÓN DI--RECTA CON EL VOLUMEN DEL SERVICIO PRODUCIDO.

DE ESTA FORMA EN LA DETERMINACIÓN DEL COSTO DE ESTE SERVICIO-SE IMPLEMENTÓ LA METODOLOGÍA DE COSTOS VARIABLES UNITARIOS O-CÓSTOS MARGINALES. ESTE PROCEDIMIENTO PERMITE A LA EMPRESA - CONOCER EL LÍMITE INFERIOR AL QUE RESISTÍA FIJARSE EL PRECIO-POR UNIDAD, TODA VEZ QUE INCLUYE ÚNICAMENTE EL COSTO VARIABLE EN TANTO QUE LA PROPORCIÓN DEL COSTO FIJO, QUE SE LE ASIGNE A CADA UNIDAD DE SERVICIO PRODUCIDO, DEPENDERÁ DE LAS CONDICIO-NES DEL MERCADO.

LA SEPARACIÓN DE LOS COSTOS SE HIZO EN FUNCIÓN DE SU NATURA-LEZA ATENDIENDO A LAS ÁREAS ORIGINADORAS DE ESTOS Y FUERON --CLASIFICADOS COMO FIJOS AQUELLOS QUE SE DABAN INDEPENDIENTES-DEL VOLUMEN DE TRÁFICO, TALES COMO SUELDOS Y PRESTACIONES DEL PERSONAL, CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y DE AGUA, HONORARIOS-Y GASTOS POR CONCEPTO DE SERVICIOS PROFESIONALES Y TÉCNICOS Y GASTOS DE OFICINA; Y COMO VARIABLES, LAS EROGACIONES POR ----TIEMPO EXTRA DE JORNADAS DE VUELO, DE TRABAJOS EN DOMINGOS, -COMPENSACIONES POR TRABAJOS NOCTURNOS, SERVICIO DE COMUNICA--CIONES, COMISIONES SOBRE VENTAS, REPARACIÓN DE EQUIPO DE VUE-LO Y REPARACIÓN DE EQUIPO DE TIERRA, ENTRE OTROS.

SIN EMBARGO, Y DADO QUE ESTE PROCEDIMIENTO REQUIERE DE UNA --
CONTABILIZACIÓN AVANZADA, HA SIDO IMPLANTADO EN FORMA SISTEMÁ
TICA SOLAMENTE EN LAS DOS EMPRESAS TRONCALES, NO ASÍ CON LOS-
PEQUEÑOS OPERADORES EN LOS QUE SE APLICA UN SISTEMA DE COSTOS
MEDIOS POR TONELADAS-KILÓMETRO O PASAJERO-KILÓMETRO, SEGÚN --
PROPORCIONEN EL SERVICIO DE CARGA O DE PASAJE, RESPECTIVAMEN-
TE. (9)

PARA ESTO, LOS COSTOS DE OPERACIÓN DE LA FLOTA T.A.F. SE ESTI
MAN COMO A CONTINUACIÓN SE DETALLA:

CONSIDERACIONES PARA EL CALCULO DE LOS COSTOS DE OPERACION DE LA FLOTA T.A.F. (10)

ESTOS SON LOS COSTOS ORIGINADOS PARA MANTENER EN CONDICIONES-
DE OPERATIVIDAD LA FLOTA DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL; ES DE--
CIR, PARA MANTENER EL ORGANISMO DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL -
EN CONDICIONES PRODUCTIVAS, QUE PERMITAN TENER LAS AERONAVES-
EN OPERACIÓN Y LA PRESERVACIÓN DE AERONAVES TRANSFERIDAS.

ESTOS CÁLCULOS CONTEMPLAN BÁSICAMENTE:

- COMBUSTIBLE SE TOMÓ EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE,
EN RELACIÓN AL CONSUMO HORARIO --
POR AERONAVE.

- ACEITE SE CONSIDERÓ EL CONSUMO DE ACEITE
HORARIO DE ACUERDO AL PRECIO DEL-
ACEITE LUBRICANTE.

- MANTENIMIENTO ESTE COSTO CONTEMPLA LA CANTIDAD-
EQUIPO ELECTRÓNICO NECESARIA POR HORA DE VUELO APRO-

(9) DIRECCIÓN GENERAL DE TARIFAS, TERMINALES Y SERVICIOS CONE
XOS, S.C.T. LA TARIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS EN VÍAS GENE-
RALES DE COMUNICACIÓN: EVALUACIÓN Y DESARROLLO. MÉX. 1976.

(10) TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. COSTOS DE OPERACIÓN EN LAS BA-
SES AÉREAS DE HERMOSILLO Y MORELIA, MÉXICO, 1987-1988.

XIMADA PARA MANTENER EN OPERACIÓN Y EN CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD TODO EL EQUIPO DE NAVEGACIÓN Y DE COMUNICACIÓN DE LAS AERONAVES. EL FACTOR QUE SE TOMA, ES UN PROMEDIO RESULTANTE DE LA EXPERIENCIA PARA REPARAR ÉSTOS, DE ACUERDO AL EQUIPO DE VUELO.

- MANTENIMIENTO
PLANEADOR

CONTEMPLA LO NECESARIO PARA ANALIZAR POR HORA DE VUELO EL DESGASTE DE LLANTAS, CONJUNTO DE FRENS, - ASÍ COMO LOS SERVICIOS PERIÓDICOS Y UN SERVICIO ANUAL DE MANTENIMIENTO DEL FUSELAJE Y PLANEADOR - EN GENERAL, COMO LO ESPECIFICA EL FABRICANTE EN EL MANUAL CORRESPONDIENTE.

- REPARACIÓN MAYOR
MOTORES

CONTEMPLA LA CANTIDAD QUE SE REQUIERE AMORTIZAR POR HORA DE VUELO, A FIN DE CONTAR CON UNA RESERVA PARA LA REPARACIÓN DE LOS MOTORES AL LLEGAR AL TIEMPO LÍMITE.

- INSPECCIÓN SECCIÓN
CALIENTE

ESTA RESERVA PERMITE CONTAR CON LA CANTIDAD NECESARIA PARA REALIZAR LA INSPECCIÓN Y/O INSPECCIONES DE SECCIÓN CALIENTE DE LOS MOTORES DE ACUERDO A LO ESPECIFICADO POR LOS FABRICANTES.

- INCORPORACIÓN
BOLETINES Y VARIOS

CON OBJETO DE CONTAR CON UNA CANTIDAD ADICIONAL POR FALLAS MECÁNICAS O ELÉCTRICAS NO CONTEMPLADAS-

EN LOS SERVICIOS DE INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE, ASÍ TAMBIÉN COMO UNA RESERVA ADICIONAL PARA INCORPORACIÓN DE BOLETINES MANDATORIOS, RECOMENDATORIOS Y OPCIONALES, SE TOMA EN CONSIDERACIÓN UNA CANTIDAD POR HORA DE VUELO.

- VIÁTICOS Y HOSPEDAJE
TRIPULACIÓN

EN LOS ANÁLISIS DE COSTOS DE OPERACIÓN, SE REQUIERE TOMAR EN CUENTA UNA CANTIDAD PARA CUBRIR LOS COSTOS POR VIÁTICOS Y HOSPEDAJE DE LOS TRIPULANTES, DE ACUERDO A SI LLEVA O NO SOBRECARGO Y EN RELACIÓN A LOS GASTOS DE COMISIÓN DE SERVICIO ESTABLECIDO POR LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO. SE TOMÓ COMO BASE DE CÁLCULO EL IMPORTE PROMEDIO DE LOS ÚLTIMOS 3 MESES, SEPARANDO EL EQUIPO TURBO-REACTOR Y EL EQUIPO TURBO-HÉLICE.

- SEGUROS:

LA PRIMA DE SEGUROS DEBERÁ CUBRIR ACCIDENTES POR:

A) CASCO

UNA PRIMA CORRESPONDIENTE AL TANTO POR CIENTO DEL COSTO ACTUAL DE LA AERONAVE.

B) RESPONSABILIDAD
CIVIL

CANTIDAD FIJA ESTIPULADA POR LA LEY GENERAL DE SEGUROS.

c) ACCIDENTES
PERSONALES

PRIMA QUE PERMITIRÁ CUBRIR EL SEGURO DE PASAJERO Y TRIPULANTE, TOMÁNDOSE COMO PROMEDIO LA CANTIDAD DE ASIENTOS DE LAS AERONAVES DEL ORGANISMO.

- TRIPULACIÓN Y MECÁNICOS:

PARTE DE ESTOS COSTOS QUE SE FIJAN ANUALMENTE SE PODRÍAN CONSIDERAR DENTRO DEL GASTO CORRIENTE DEL PRESUPUESTO APROBADO PARA TRANSPORTE AÉREO FEDERAL.

- CAPACITACIÓN PERSONAL DE VUELO Y TIERRA:

SE TOMA COMO BASE EL COSTO DE LOS ENTRENAMIENTOS EN LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA PARA PILOTOS DE TURBO-REACTOR Y EL COSTO HORA VUELO EN EL EQUIPO BANDEIRANTE IMPARTIENDO 4 HORAS DE VUELO POR PILOTO AL AÑO.

- DEPRECIACIÓN:

EN LOS CÁLCULOS NORMALES DE COSTOS, SE TOMA EN CUENTA UN FACTOR DE DEPRECIACIÓN, SIN EMBARGO DADO A LAS CONDICIONES DEL AÑO DE FABRICACIÓN DE LAS AERONAVES Y LOS PRECIOS ACTUALES DE ÉSTOS SE PODRÍA EXCLUIR ESTE CONCEPTO. LA DEPRECIACIÓN SE HACE AL 5% DEL VALOR TOTAL DEL AVALÚO DE LA AERONAVE MENOS EL 30% COMO VALOR DE RESCATE.

- INSTALACIONES Y SERVICIOS:

EN ESTOS COSTOS VARIOS QUE SE FIJAN ANUALMENTE PARA EL CÁLCULO DE COSTOS SE CONTEMPLA:

- RENTA DE INSTALACIONES
- GASTOS ADMINISTRATIVOS
- SERVICIOS DE LUZ

- TELÉFONO
- LIMPIEZA
- SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (SENEAM).
- SUELDOS DEL PERSONAL ADMINISTRATIVO
- TRÁMITES ANTE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
- PAPELERÍA
- UNIFORMES
- OTROS

SE CALCULA QUE LOS TURBO-REACTORES VUELEN EN UN AÑO 500 HORAS.

EL EQUIPO TURBO-HÉLICE VUELE AL AÑO 750 HORAS.

LA PARIDAD DEL PESO CON EL DÓLAR ES DE \$ 2 300,00 POR 1.00 DÓLAR. (ANEXO 12)

EN LA FIJACIÓN DEL PRECIO DEL SERVICIO AÉREO, SE ATIENDE PRINCIPALMENTE A LA FUNCIÓN COSTO, MISMA QUE PERIÓDICAMENTE DEBE REVISARSE A FIN DE ANALIZAR Y CUANTIFICAR LOS CAMBIOS QUE EXPERIMENTA EN DETERMINADOS PERÍODOS COMO CONSECUENCIA PRINCIPALMENTE DEL PROCESO INFLACIONARIO, PARA ESTAR EN CONDICIONES DE ADECUAR EL PRECIO A LA NUEVA FUNCIÓN DE COSTOS.

ESPECÍFICAMENTE, LA ADECUACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO SE LOGRÓ YA DENTRO DE UN PERÍODO DEFINIDO DE PROCESO INFLACIONARIO, OPORTUNAMENTE SE NIVELARON LOS INGRESOS DEL SERVICIO FRENTE AL INCREMENTO GENERADO EN LAS REMUNERACIONES DE LA FUERZA DE TRABAJO Y EN LOS PRECIOS DE LOS ENERGÉTICOS; SIN DEJAR DE CONSIDERAR EL AUMENTO GENERAL DE PRECIOS DE TODOS LOS DEMÁS INSUMOS DEL SERVICIO.

DE IGUAL MANERA, CON EL ESTUDIO PERMANENTE DEL GASTO Y LA OBSERVANCIA EN LA CALIDAD SOSTENIDA DEL SERVICIO, SE MANTUVO LA REGULACIÓN DE LAS CUOTAS PARA LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA NA

CIONAL Y PARA EL AÉREO NO REGULAR DE PASAJE, CARGA, CORREO Y EXPRESS, Y DENTRO DE ÉSTE, EL TAXI AÉREO; SOBRE ESTE ÚLTIMO, APARTE DE LA ACTUALIZACIÓN DE LAS TARIFAS, SE ESTABLECIERON NUEVAS MODALIDADES EN EL SISTEMA DE COBRO, AL IMPLANTARSE UNA TARIFA REDUCIDA POR MÁS DE TRES HORAS DE VUELO Y OTRA, POR PERNOCTA, TODO ELLO CON OBJETO DE HACER EL SISTEMA TARIFARIO LO MÁS EQUITATIVO POSIBLE.

TARIFAS DE TRANSPORTE AEREO FEDERAL
VIGENTES A PARTIR DEL 30 DE DICIEMBRE DE 1988

EQUIPOS	TARIFA POR HORA DE VUELO \$	TARIFA REDUCIDA POR MAS DE TRES HORAS DE VUELO POR DIA \$	TARIFA POR PERNOCTA \$
TURBORREACCION			
CESSNA 500	1 798 500	1 348 900	2 248 100
CESSNA 550	2 325 000	1 743 700	2 906 200
FALCON 20	3 277 800	2 458 300	4 097 200
LEAR JET 24	1 738 000	1 303 500	2 172 500
LEAR JET 25	2 024 000	1 518 000	2 530 000
SABRELINER 40	2 246 700	1 685 000	2 808 400
SABRELINER 60	2 326 000	1 744 500	2 907 500
TURBOHELICE			
BANDEIRANTE	1 281 000	960 700	1 601 200

AL COMPARAR LOS COSTOS DE OPERACIÓN DE LA ACTUAL FLOTA DE T.A.F., CON LAS TARIFAS DEL TAXI AÉREO, SE APRECIA QUE EN ALGUNOS CASOS SON LIGERAMENTE SUPERIORES LOS COSTOS, SALVO LOS DEL EQUIPO SABRELINER, CUYA TARIFA ES MUY BAJA, Y EN OTROS, COMO LOS EQUIPOS FALCON Y CESSNA CITATION I, LOS COSTOS SON INFERIORES A LAS TARIFAS.

COMPARATIVO DE LOS COSTOS DE OPERACION - TARIFA AUTORIZADA DE
LA FLOTA AEREA DE TRANSPORTE AEREO FEDERAL

P E S O S

E Q U I P O	TARIFA TAXI AEREO	TARIFA TAXI AEREO MENOS 15 %	COSTOS DE OPERACION	COSTOS DE OPERACION SIN DEPRECIACION
SABRELINER 60	2 326 000	1 977 100	2 452 866	2 324 066
SABRELINER 40	2 246 700	1 909 695	2 396 220	2 283 520
FALCON 20	3 277 800	2 786 130	2 641 174	2 447 974
LEAR JET 25	2 024 000	1 720 400	2 227 182	2 114 482
LEAR JET 24	1 738 000	1 477 300	2 170 250	2 097 800
CESSNA 550	2 325 000	1 976 250	2 116 555	1 826 755
CESSNA 500	1 798 500	1 528 725	1 895 262	1 818 787
BANDEIRANTE	1 309 500	1 113 075	1 325 189	1 239 323

ALGO SIMILAR SE OBSERVA EN UN COMPARATIVO ENTRE LOS COSTOS -- SIN CONSIDERAR LA DEPRECIACIÓN DEL EQUIPO Y LAS TARIFAS VIGENTES, MENOS UN 15 %, ESTE COSTO SIN DEPRECIACIÓN PODRÍA SER - EL NIVEL ADECUADO PARA ESTABLECER LAS TARIFAS DE T.A.F. (11)

LO ANTERIOR, ADEMÁS DE ACTUALIZAR LAS TARIFAS DEL ORGANISMO, - RESULTARÍA CONVENIENTE PARA LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES QUE UTILIZAN EL SERVICIO EJECUTIVO.

(11) TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. COSTOS DE OPERACIÓN EN LAS BASES AÉREAS DE HERMOSILLO Y MORELIA. MÉXICO 1987-1988.

CAPITULO VI

EVALUACION ECONOMICA DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN EL PERIODO ANALIZADO

TRANSPORTE AÉREO FEDERAL ES UN ORGANISMO RECIENTE, CREADO EN 1984 CON LA FINALIDAD DE RACIONALIZAR EL GASTO PÚBLICO EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO DE FUNCIONARIOS PÚBLICOS, ADEMÁS DE DAR APOYO A LAS ZONAS MARGINADAS DEL SERVICIO AÉREO POR LA AVIACIÓN TRONCAL.

EN VIRTUD DE LA NATURALEZA DE LAS ATRIBUCIONES QUE LE FUERON CONFERIDAS A TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, POR MEDIO DEL DECRETO PRESIDENCIAL DEL 14 DE JUNIO DE 1984; DICHO ORGANISMO, EN CUMPLIMIENTO CON SUS FUNCIONES, HA TENIDO QUE INCURSIONAR EN UN CAMPO DE ACCIÓN RELATIVAMENTE NUEVO, DADO QUE HASTA EL MOMENTO DE SU OPERACIÓN, OCURRIDA A MEDIADOS DEL MES DE AGOSTO DE 1984, NINGUNA OTRA EMPRESA PÚBLICA HABÍA TENIDO COMO OBJETIVO SUSTANTIVO, LA PRESTACIÓN EXCLUSIVA DEL SERVICIO AÉREO EJECUTIVO A FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, EN RUTAS NO COMERCIALES, SALVO EL CASO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE AÉREO DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL (UTAPEF), QUE OPERÓ EN COBERTURA LIMITADA Y NO EXCLUSIVA.

ESTA SITUACIÓN IMPLICÓ QUE EL PROCESO DE INTEGRACIÓN Y OPERACIÓN DE LA ENTIDAD TUVIERA LUGAR, MEDIANTE UN MARCO REFERENCIAL INSUFICIENTE QUE LO SOPORTARA.

EN ESTE SENTIDO, PUEDE DECIRSE QUE LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA ACTIVIDAD DEL SERVICIO AÉREO, CONCRETAMENTE LA DEL TRANSPORTE EJECUTIVO, QUE ANTERIORMENTE HABÍA SIDO RESERVADO A LA OPERACIÓN DE LAS DIVERSAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO, ERA ESCASA Y POCO CONFIABLE; DE AHÍ QUE NO SE CONTÓ CON PARÁMETROS PARA ESTIMAR LAS NECESIDADES REALES DE DICHO

SERVICIO Y POR LO TANTO, CON ELEMENTOS PARA RETROALIMENTAR -- LAS FUNCIONES DE PLANEACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LA ENTIDAD.

EN TÉRMINOS GENERALES, EL MARCO REFERENCIAL DEL ORGANISMO, PA RA ORIENTAR SUS EXPECTATIVAS DE OPERACIÓN SE BASÓ, DE ACUERDO A LOS REGISTROS OFICIALES DE 1983, EN LA EXISTENCIA DE UNA -- FLOTA AÉREA OFICIAL, DE CARÁCTER EJECUTIVO DE ALREDEDOR DE -- 669 APARATOS, QUE CORRESPONDEN A 200 MODELOS DISTINTOS, Y CON GRAN DIVERSIDAD DE MARCAS Y NACIONALIDADES.

INICIÓ OPERACIONES EN AGOSTO DE 1984 CON UNA FLOTA HETEROGÉ-- NEA COMPUESTA DE 15 AERONAVES, DE LAS CUALES SÓLO OCHO ESTU-- VIERON EN CONDICIONES DE VUELO. UN AÑO DESPUÉS FUE POSIBLE - ESTRUCTURAR UNA FLOTA DE EQUIPO DE TURBORREACCIÓN PARA EL SER VICIO EJECUTIVO, PROVENIENTE DE DIFERENTES ENTIDADES Y ORGA-- NISMOS SIN CONTAR CON ESTÁNDARES NI DE TIPOS DE AERONAVES, NI MARCAS.

CONSIDERANDO QUE CASI LA TOTALIDAD DEL PARQUE AÉREO OFICIAL - IBA A SER TRANSFERIDO A TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, SE PROPUSO UNA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA MUY AMBICIOSA, MISMA QUE NO SE LLEVÓ A CABO. NO OBSTANTE, SE AUTORIZÓ UNA PLANTILLA DE PERSONAL DESPROPORCIONADA PARA LOS SERVICIOS REALIZADOS POR LA - ENTIDAD, DANDO COMO RESULTADO COSTOS DE OPERACIÓN MUY ELEVA-- DOS.

ASIMISMO, LA HETEROGENEIDAD DE LA FLOTA AÉREA DE LA ENTIDAD, - HA REPERCUTIDO EN FORMA SIGNIFICATIVA EN LAS NECESIDADES DE - PERSONAL TÉCNICO, OPERACIONAL Y DE MANTENIMIENTO, DADA LA ESPECIALIZACIÓN REQUERIDA POR EQUIPOS, ASÍ COMO EN EXISTENCIAS- ADICIONALES EN MATERIALES Y SUMINISTROS PARA SU REPARACIÓN Y- MANTENIMIENTO.

LO ANTERIOR CONLLEVA REQUERIMIENTOS EXCESIVOS EN EL APOYO -- ADMINISTRATIVO Y SERVICIOS, POR LO QUE DESDE SU INICIO LA EN- TIDAD HA OPERADO CON SUBSIDIO DEL GOBIERNO FEDERAL.

POR LO ANTERIOR, TRANSPORTE AÉREO FEDERAL SE HA PROPUESTO LA META DE NO SOLICITAR EL APOYO DEL GOBIERNO FEDERAL PARA SUBSANAR DÉFICIT PRESUPUESTARIOS Y DEMÁS DEFICIENCIAS, PARA LO CUAL ES MENESTER INICIAR SU REESTRUCTURACIÓN, ASÍ COMO LAS ACCIONES DE MEDIANO PLAZO SIGUIENTES:

- HOMOGENEIZAR, MODERNIZAR Y REDIMENSIONAR LA FLOTA REGULAR DE LA ENTIDAD, PARA OPERAR UN MÁXIMO DE DOS TIPOS DE EQUIPO, LO QUE PERMITIRÁ AHORROS CONSIDERABLES POR CUANTO A LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES, CON UNA FLOTA RACIONALIZADA.

PARA LOGRAR LO ANTERIOR, ES NECESARIO REALIZAR UN PROCESO GRADUAL DE SUSTITUCIÓN DE AERONAVES A TRAVÉS DE CANJES O PERMUTAS, A FIN DE CONTAR CON UN MENOR NÚMERO DE AERONAVES PERO MÁS ACORDE CON LAS NECESIDADES.

ES CONVENIENTE QUE LA SELECCIÓN DE LA FLOTA CON LA QUE HABRÁ DE OPERAR EL ORGANISMO EN EL CORTO PLAZO, Y DE LA CUAL YA EXISTEN PROPUESTAS CONCRETAS, CONSIDERE NO SÓLO LOS ASPECTOS TÉCNICOS DE OPERACIÓN, SU ACTUAL UTILIZACIÓN, SINO ADEMÁS CRITERIOS RELATIVOS A LA RENTABILIDAD DE SU OPERACIÓN.

EN VIRTUD DE QUE EL PROCESO DE RECEPCIÓN DE LA FLOTA NO HA CONCLUIDO Y DE QUE AÚN FALTA DE RECIBIR UN GRAN NÚMERO DE AERONAVES, RESULTA CONVENIENTE QUE SE DEFINAN POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS, RESPECTO AL MISMO PROCESO DE RECEPCIÓN, DADA LA CAPACIDAD DEL ORGANISMO PARA LLEVAR A CABO SU CONTROL FÍSICO, LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO EN QUE INCURRE EL ORGANISMO, POR MANTENER EN ESTADO INOPERATIVO A DICHAS NAVES.

- ALCANZAR Y MANTENER LA AUTOSUFICIENCIA FINANCIERA AÚN AL GRADO DE LOGRAR EXCEDENTES, PARA COADYUVAR EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA ANTES DESCRITA.

- PROCURAR QUE LAS RUTAS AÉREAS ALIMENTADORAS OPEREN REALMENTE A NIVEL DE PUNTO DE EQUILIBRIO, Y PROMOVER SU DESINCORPORACIÓN COMO SERVICIO DE RUTAS AÉREAS REGIONALES HACIA EL SECTOR PRIVADO.

CON ESAS MEDIDAS SE COADYUVARÁ A ALCANZAR LAS CIFRAS DE OPERACIÓN SIGUIENTES:

ESTIMACION DE HORAS DE VUELO POR AÑO Y POR AERONAVE (A)

	1 9 8 9		1 9 9 0		1 9 9 1	-	1 9 9 4
SERVICIO EJECUTIVO	3 966		5 000				5 000
-10 TURBORREACCIÓN	3 550	10 TURBORREACCIÓN	5 000	10 TURBORREACCIÓN	5 000		5 000
4 CESSNA-500	1 400	4 CESSNA-500	2 000	4 CESSNA-500	2 000		2 000
1 CESSNA-550	636	2 CESSNA-550	1 000	4 CESSNA-550	2 000		2 000
1 FALCON-20	135			2 SABRE	1 000		1 000
1 LEAR JET 25D	503	2 LEAR JET	1 000				
1 LEAR JET 24D	158	2 SABRE	1 000				
2 SABRE	718						
2 TURBOHÉLICE	316						
AERONAVES AJENAS (B) 100			50				
RUTAS ALIMENTADORAS	2 558						
4 TURBOHÉLICE	2 558						
<u>MICHOCACÁN</u>	1 331						
2 EMB-110							
<u>SONORA</u>	1 227						
2 EMB-110							
T O T A L :	6 524						

(A) MEDIANTE EL MÉTODO DE MÍNIMOS CUADRADOS.

(B) POR NECESIDADES DE MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES, SE PROYECTA DISPONER DEL APOYO DE AERONAVES AJENAS AL ORGANISMO.

ESTO CON BASE EN EL COMPORTAMIENTO ANUAL DE OPERACIONES ----
AÉREAS DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL, LO QUE HA DEMOSTRADO QUE-
LAS HORAS DE VUELO ESTIMADAS PARA CADA AERONAVE SON POSIBLES-
DE REALIZAR Y, CON ELLO, CUBRIR LAS NECESIDADES PRESUPUESTA--
RIAS DEL ORGANISMO, ADEMÁS DE EFECTUAR GRADUALMENTE LA HOMOGE-
NEIZACIÓN DE LA FLOTA T.A.F.

A PARTIR DEL EJERCICIO 1989, SE PRETENDEN ELIMINAR LOS SUBSI-
DIOS AL PRESUPUESTO DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL CON EL PROPÓ-
SITO Y LA OBLIGACIÓN DE CONCLUIR EL EJERCICIO SIN SOLICITUD DE
APOYOS DEL GOBIERNO FEDERAL, SALVO LOS AUTORIZADOS PARA FINAN-
CIAR LOS GASTOS DE LIQUIDACIÓN DEL PERSONAL EXCEDENTE. (12)

A ESTE RESPECTO, TRANSPORTE AÉREO FEDERAL SE ENCUENTRA EN UN-
PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN TENDIENTE A LOGRAR LA AUTOSUFI---
CIENCIA FINANCIERA, MEDIANTE LA REDUCCIÓN DEL GASTO Y EL IN--
CREMENTO DE SUS OPERACIONES AÉREAS EN FORMA MÁS EFICIENTE, MO-
TIVO POR EL CUAL SE HA RESTRINGIDO LA PLANTILLA DE PERSONAL -
AUTORIZADO.

ELLO HA PERMITIDO A LA DIRECCIÓN GENERAL DAR MAYOR FLUIDEZ A-
LOS ASPECTOS OPERACIONALES Y ADMINISTRATIVOS DEL ORGANISMO, A
LA VEZ QUE LE PERMITE MAYOR COMPENETRACIÓN EN LOS PROBLEMAS -
DE LA ENTIDAD.

PARA 1989 SE CONSIDERA LA DESINCORPORACIÓN DEL SERVICIO DE RU-
TAS ALIMENTADORAS PARA QUE SU OPERACIÓN SEA ATENDIDA POR LA -
INICIATIVA PRIVADA; ADICIONALMENTE, SE CONTEMPLA EL CANJE O -
SUSTITUCIÓN DE AERONAVES CON EL OBJETO DE IR HOMOGENEIZANDO -
LA FLOTA AL MISMO TIEMPO QUE PROCURAR SU MODERNIZACIÓN.

LO ANTERIOR SIGNIFICA UNA REDUCCIÓN DE EQUIPOS EN OPERACIÓN -
INDEPENDIENTEMENTE DEL PERSONAL TÉCNICO, ASÍ COMO EVITAR EN -

(12) TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. INFORMES A LA JUNTA DIRECTIVA
MÉXICO, 1988.

LO POSIBLE LA DISPERSIÓN DE RECURSOS POR LA DIVERSIDAD DE MATERIALES Y SUMINISTROS NECESARIOS PARA CADA TIPO Y MODELO DE AERONAVE.

DADO QUE LA MODERNIZACIÓN DE LOS EQUIPOS ESTÁ CONSIDERADA A TRAVÉS DE CANJES Y/O SUSTITUCIONES, NO SE CONSIDERAN GASTOS DE INVERSIÓN IMPORTANTES PARA EL ORGANISMO.

EN SUMA, LOS OBJETIVOS DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL SE HAN CIRCUNSCRITO DENTRO DE LA POLÍTICA GENERAL DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTES DEL PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN EL SENTIDO DE APROVECHAR LA CAPACIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTES PARA APOYAR EL DESARROLLO NACIONAL. DENTRO DE LOS OBJETIVOS SUBSECTORIALES DEL ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN DEL ORGANISMO ESTÁN SEÑALADOS DE MANERA PREFERENTE EN LOS SIGUIENTES:

- SATISFACER LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y DE CARGA, MANTENIENDO LA SEGURIDAD Y LA EFICIENCIA EN LAS OPERACIONES AERONÁUTICAS.
- COADYUVAR AL DESARROLLO DE LOS CENTROS TURÍSTICOS, COMERCIALES, AGROPECUARIOS E INDUSTRIALES, ASÍ COMO A ZONAS MARGINADAS, A TRAVÉS DE LA INTEGRACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO TRONCAL ALIMENTADOR Y REGIONAL.

A LA FECHA TRANSPORTE AÉREO FEDERAL HA PODIDO CONTRIBUIR CON ESOS OBJETIVOS, PARA PROPORCIONAR ADEMÁS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE FUNCIONARIOS PÚBLICOS, EL SERVICIO REGIONAL EN RUTAS AÉREAS EN LOS ESTADOS DE MICHOACÁN Y SONORA, MISMOS QUE ADEMÁS DE FORTALECER LA COMUNICACIÓN EN POBLACIONES NO ATENDIDAS POR LA AVIACIÓN TRONCAL CUMPLEN CON LA FUNCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO ALIMENTADOR EN POBLACIONES DE MAYOR IMPORTANCIA SOCIO-ECONÓMICA. (13)

(13) S.C.T., SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTES. PROGRAMA DE MEDIANO PLAZO: 1984-1988.- MÉXICO, 1984.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES.

CON BASE EN EL ANÁLISIS EFECTUADO A LOS RESULTADOS ALCANZADOS EN LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL DURANTE EL PERÍODO 1984 - 1988, PUEDE AFIRMARSE QUE DICHA ENTIDAD SE ENCUENTRA EN PROCESO DE CONSOLIDACIÓN EN EL SENTIDO DE QUE LA MISMA NO HA ALCANZADO UN PUNTO DE EQUILIBRIO ADECUADO EN LA CONFIGURACIÓN DE SUS ESTRUCTURAS DE ORGANIZACIÓN, DE PERSONAL, DE RECURSOS FINANCIEROS, Y DE RECURSOS MATERIALES, PARA EL LOGRO DE SUS METAS Y OBJETIVOS DE CORTO PLAZO.

EN ESTO HAN CONTRIBUIDO TANTO FACTORES EXTERNOS COMO INTERNOS A LA ENTIDAD. LOS PRIMEROS SE DERIVAN DEL CONTEXTO QUE PROPICIÓ LA CONCEPCIÓN Y EL ORDENAMIENTO DE CREACIÓN DE LA ENTIDAD Y QUE SE REFIEREN A LAS CONDICIONES QUE CARACTERIZARON A LA INTEGRACIÓN Y UTILIZACIÓN DE LA FLOTA AÉREA OFICIAL, CONTROLADA POR LAS ENTIDADES Y DEPENDENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, Y QUE SE TRADUJERON EN UNA FALTA DE CONTROL Y RACIONALIDAD EN SU UTILIZACIÓN, GRAN HETEROGENEIDAD DE LA FLOTA Y ALTOS COEFICIENTES DE SUBUTILIZACIÓN DE SU CAPACIDAD OPERATIVA.

LA FALTA DE CONTROL QUE PRIVÓ EN LOS SERVICIOS DE LA AVIACIÓN OFICIAL A QUE SE HACE REFERENCIA HA IMPLICADO UNA CARENCIA DE INFORMACIÓN, EN VIRTUD DE LA CUAL EL ORGANISMO, DURANTE SU FASE INICIAL DE OPERACIÓN, NO PUDO CONTAR CON LOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA PLANEAR Y PROGRAMAR SUS ACTIVIDADES SOBRE BASES OBJETIVAS. COMO RESULTADO DE ELLO CONCIBIÓ UNA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL INADECUADA, QUE PRESENTABA UN SOBREDIMENSIONAMIENTO DE LOS NIVELES JERÁRQUICOS DE DIRECCIÓN, LO QUE PROPICIABA UNA FALTA DE DISCRIMINACIÓN ENTRE FUNCIONES DE ORDEN DIRECTIVO Y OPERATIVO.

DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERATIVO DICHA PLANTILLA PRESENTA DEFICIENCIAS, DADO QUE EXISTE UN DESEQUILIBRIO EN LA COMPOSI---

CIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO, LO QUE PUDIERA INCIDIR NEGATIVAMENTE EN LA EFICIENCIA Y SEGURIDAD DE OPERACIÓN DE LA FLOTA.

DE NATURALEZA EXTERNA HAN SIDO TAMBIÉN LOS FACTORES QUE HAN CONDICIONADO LA TOMA DE DECISIONES DE LA ENTIDAD RESPECTO A CONFORMACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y UTILIZACIÓN DE SUS RECURSOS PATRIMONIALES, EN TANTO QUE LA MAYORÍA DE LOS MISMOS SE HAN IDO INTEGRANDO A PARTIR DE LAS TRANSFERENCIAS PROVENIENTES DE OTRAS ENTIDADES Y DEPENDENCIAS, Y EN CUYO PROCESO HA TENIDO LUGAR LA RECEPCIÓN DE UNA FLOTA ALTAMENTE DIVERSIFICADA TANTO POR LO QUE SE REFIERE A MARCAS Y MODELOS, COMO A SUS CONDICIONES OPERATIVAS Y A SU SITUACIÓN JURÍDICA.

ADICIONALMENTE, EL PROCESO TRANSFERENCIAL DE LA FLOTA HA TENIDO LUGAR EN FORMA MUY IRREGULAR LO QUE DE IGUAL FORMA TAMBIÉN HA LIMITADO LA TOMA DE DECISIONES DE LA ENTIDAD, DADO QUE NO HA PODIDO LLEVAR A CABO UNA DEFINICIÓN DE LA FLOTA CON LA CUAL HABRÁ DE OPERAR, LO QUE TAMPOCO LE HA PERMITIDO ESTABLECER PROGRAMAS DE OPERACIÓN, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO Y SUMINISTRO, REPERCUTIENDO EN UNA ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS DEFICIENTE.

DESDE EL PUNTO DE VISTA FINANCIERO, A LA FECHA DE ANÁLISIS LA ENTIDAD NO HA ALCANZADO EL EQUILIBRIO QUE LE PERMITA UNA OPERACIÓN AUTOSUFICIENTE, TODA VEZ QUE SUS INGRESOS PROPIOS NO PERMITEN CUBRIR SUS COSTOS DE OPERACIÓN. EN ESTO HA INFLUIDO ADEMÁS DE LOS FACTORES DE NATURALEZA TARIFARIA, LOS BAJOS NIVELES DE OPERACIÓN CON QUE HA OPERADO EL EQUIPO AÉREO, LOS CUALES HAN TENIDO LUGAR EN VIRTUD DE UNA PRECARIA DEMANDA DEL SERVICIO QUE PUEDE ESTAR ORIGINADO POR FALTA DE PROMOCIÓN DEL MISMO.

POR LO QUE HACE A LOS FACTORES INTERNOS DE LA ENTIDAD Y QUE HAN REPERCUTIDO EN LA FALTA DE EQUILIBRIO EN EL DESARROLLO ADMINISTRATIVO DEL ORGANISMO SE DESTACA LA INSUFICIENTE INFRAESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DE LA ENTIDAD, PARA RESPONDER A

LAS CONDICIONES QUE PAULATINAMENTE HAN VENIDO CARACTERIZANDO LA INTEGRACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE T.A.F., ESPECÍFICAMENTE EN LO RELATIVO A POLÍTICAS, PROCEDIMIENTOS Y CONTROLES EN MATERIA DE ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS HUMANOS, FINANCIEROS Y MATERIALES; SOBRE ASPECTOS DE COMPOSICIÓN DE LA FLOTA, CAPACITACIÓN DE PERSONAL, INTEGRACIÓN DE TRIPULACIÓN, SEGURIDAD DE INSTALACIONES Y COBRANZA DE SERVICIOS EN LO ESPECÍFICO, TODO LO CUAL DERIVA DEL SOBREDIMENSIONAMIENTO CON QUE FUE CONCEBIDA LA INTEGRACIÓN DE T.A.F., LAS MEDIDAS RECIENTES DE RACIONALIDAD AL GASTO Y FUNDAMENTALMENTE, LA INEXISTENCIA DE UN PROGRAMA DE MEDIANO PLAZO.

RECOMENDACIONES.

EN VIRTUD DE QUE EL PROCESO DE TRANSFERENCIA DE AERONAVES NO HA CONCLUIDO ES CONVENIENTE QUE SE DEFINA UNA ESTRATEGIA RELATIVA A LOS PROCESOS DE RECEPCIÓN, CONTROL Y DESTINO FINAL DE LAS MISMAS. TODO ELLO ORIENTADO A QUE LA ENTIDAD, EN DETRIMENTO DE SUS FUNCIONES SUSTANTIVAS, NO SE CONVIERTA EN UN RECEPTOR, GUARDIÁN, REGULARIZADOR Y VENDEDOR DE LA FLOTA RECIBIDA.

BAJO EL CRITERIO ANTERIOR, ES CONVENIENTE QUE LA PROPUESTA DE REESTRUCTURACIÓN ASÍ COMO TODOS LOS PLANTEAMIENTOS POSTERIORES QUE DEMANDEN UNA AMPLIACIÓN DEL MARCO DE ACTUACIÓN DEL ORGANISMO, SE FUNDAMENTE EN ESTUDIOS DE COSTO-BENEFICIO, TÉCNICOS, FINANCIEROS Y DE MERCADO.

A PARTIR DE LA DEFINICIÓN DE LA NATURALEZA Y ALCANCES DE LAS FUNCIONES, DEBERÁ TENER LUGAR LA ADECUACIÓN DE LA FLOTA, ASÍ COMO DE LAS ESTRUCTURAS DE ORGANIZACIÓN, DE RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES QUE EN EL CORTO PLAZO PERMITAN AL ORGANISMO ALCANZAR SUS METAS Y OBJETIVOS. ES CONVENIENTE QUE EN LA PLANEACIÓN DE TALES ESTRUCTURAS SE CONTEMPLA LA NECESIDAD DE IMPRIMIRLES FLEXIBILIDAD, A FIN DE QUE RESPONDAN A LAS CONDICIONES CAMBIANTES DE LAS FASES DE CRECIMIENTO QUE ATRAVIESE -

EL ORGANISMO.

A EFECTO DE COADYUVAR AL CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS EN MATERIA DE RACIONALIZACIÓN DEL GASTO PÚBLICO, ES NECESARIO QUE SE PROMUEVA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR PÚBLICO FEDERAL, LA UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL ORGANISMO, REDUCIENDO O ELIMINANDO EL -- USO DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE QUE PRESTAN OTRAS ENTIDADES A PARTICULARES. A ESTE RESPECTO ES NECESARIO QUE SE REGULARICE Y NORME LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TAXI AÉREO POR PARTE DE LAS ENTIDADES Y DEPENDENCIAS PÚBLICAS, A EFECTO QUE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL SEA LA ÚNICA EMPRESA FACULTADA PARA PROPORCIONARLO, UNA VEZ QUE LA MISMA TENGA LA CAPACIDAD PARA REALIZARLO, LO ANTERIOR SE CONSIDERA POR DEMÁS NECESARIO TODA -- VEZ QUE SE TRATA DE EVITAR UNA SALIDA DE RECURSOS, PROVENIENTES DEL PROPIO ERARIO FEDERAL.

DERIVADO DE ESTO, SE PROPONE UNA REDUCCIÓN EN EL PRESUPUESTO AUTORIZADO PARA EL ORGANISMO, CON EL COMPROMISO DE INCREMENTAR LOS INGRESOS, VÍA MAYOR OPERACIÓN A LA VEZ QUE PROCURAR -- UNA REDUCCIÓN SENSIBLE DEL GASTO, A TRAVÉS DE UNA RACIONALIZACIÓN DEL MISMO Y DE UN REDIMENSIONAMIENTO FUNDAMENTAL DEL ORGANISMO.

COMO PRIMER PASO, LLEVAR A CABO UNA REESTRUCTURACIÓN ADMINISTRATIVA PROFUNDA, REDUCIENDO EL PERSONAL RESPECTO A LA PLANTILLA AUTORIZADA; SIN PERDER DE VISTA LA CALIDAD Y EFICIENCIA -- DEL SERVICIO PROPORCIONADO.

POR OTRA PARTE, PONER EN MARCHA UN INTENSO PROGRAMA DE PROMOCIÓN DEL SERVICIO CON LA FINALIDAD DE CAPTAR UN MAYOR VOLUMEN DE USUARIOS; PARA ESTO, INFLUIRÁ DE MANERA IMPORTANTE LO CONCERNIENTE A LA DESREGULACIÓN DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL CON LAS DEL TAXI AÉREO, YA QUE SU NIVEL DETERMINARÁ LO ATRACTIVO DE LA UTILIZACIÓN DEL SERVICIO.

EN EL ÁREA DE OPERACIÓN PROCEDER A LA REESTRUCTURACIÓN DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA, CON LO CUAL SE LOGRE REDUCIR EL NÚMERO DE VUELOS IMPRODUCTIVOS, ASÍ COMO ELIMINAR LOS REZAGOS EN MANTENIMIENTO.

A EFECTO DE APOYAR LAS TAREAS DE PROGRAMACIÓN DE LA ENTIDAD Y PRINCIPALMENTE A FIN DE GARANTIZAR LA CAPTACIÓN DE LA DEMANDA DEL SECTOR PÚBLICO, ES CONVENIENTE QUE LAS ENTIDADES Y DEPENDENCIAS INCLUYAN DENTRO DE SUS PRESUPUESTOS ANUALES, UN APARTADO RELATIVO A EROGACIONES EN TRANSPORTE AÉREO DE CARÁCTER EJECUTIVO.

POR OTRA PARTE, ES CONVENIENTE CONCERTAR ACCIONES ENTRE LA ENTIDAD Y LAS DEPENDENCIAS Y ENTIDADES USUARIAS, A FIN DE ESTABLECER MECANISMOS QUE AGILICEN LA LIQUIDACIÓN OPORTUNA DEL SERVICIO.

ASIMISMO, RESULTA INDISPENSABLE PROCURAR, EN EL CORTO PLAZO, LA SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES DE ALGUNOS EQUIPOS E INSTRUMENTOS Y DETERMINAR LA VIABILIDAD DE PRODUCIRLOS EN MÉXICO, CUYO COSTO EN EL EXTRANJERO SE HA VENIDO ENCARECIENDO EN ALTO GRADO, Y DIFICULTA, POR TANTO, EL CONTAR CON ELLOS CON LA RAPIDEZ NECESARIA.

EN LO QUE RESPECTA A LA CAPACITACIÓN TÉCNICA AERONÁUTICA EN EL PAÍS, ÉSTA ENFRENTA PROBLEMAS POR LA DEPENDENCIA TECNOLÓGICA DEL EXTERIOR, LA RÁPIDA EVOLUCIÓN DE LOS EQUIPOS Y LA FALTA DE UNA REAL VINCULACIÓN ENTRE OFERTA Y DEMANDA. EN LO REFERENTE AL PERSONAL DE TIERRA, MECÁNICOS PRINCIPALMENTE, QUEDA LIMITADA SU FUNCIÓN A ETAPAS PRIMARIAS DEL MANTENIMIENTO, YA QUE LAS REPARACIONES MAYORES SE REALIZAN EN EL EXTRANJERO.

POR LO QUE SE REFIERE A LAS LABORES DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA FLOTA AÉREA, HAY UN REZAGO RESPECTO AL DINAMISMO OBSERVADO EN OTRAS ÁREAS DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA, PRODUC-

TO ENTRE OTRAS RAZONES, DE LA DIVERSIDAD DE MARCAS Y MODELOS--
DE LOS EQUIPOS DE VUELO POR LO QUE SE HACE INDISPENSABLE UNA--
HOMOGENEIZACIÓN DE LA FLOTA.

PARA ESTO ES NECESARIO REALIZAR UN PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN--
Y REDIMENSIONAMIENTO DE LA FLOTA AÉREA, CON LO CUAL SE ACONDI--
CIONE LA FLOTA DE SERVICIO EJECUTIVO.

EN ATENCIÓN A QUE LA HETEROGENEIDAD DE LA FLOTA AÉREA DE LA -
ENTIDAD HA REPERCUTIDO EN FORMA SIGNIFICATIVA EN LAS NECESIDA--
DES DE PERSONAL TÉCNICO, OPERACIONAL Y DE MANTENIMIENTO, DA--
DA LA ESPECIALIZACIÓN REQUERIDA POR EQUIPO ASÍ COMO EN EXIS--
TENCIAS ADICIONALES EN MATERIALES Y SUMINISTROS PARA SU REPA--
RACIÓN Y MANTENIMIENTO, SE PROPONE:

- HOMOGENEIZAR, MODERNIZAR Y REDIMENSIONAR LA FLOTA REGULAR--
DE LA ENTIDAD, PARA OPERAR UN MÁXIMO DE DOS TIPOS DE EQUI--
PO, LO QUE PERMITIRÁ AHORROS CONSIDERABLES POR CUANTO A LA
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES, CON UNA FLOTA RA--
CIONALIZADA.

PARA LOGRAR LO ANTERIOR, SE PROPONE REALIZAR UN PROCESO GRA--
DUAL DE SUSTITUCIÓN DE AERONAVES A TRAVÉS DE CANJES O PER--
MUTAS, A FIN DE CONTAR CON UN MENOR NÚMERO DE AERONAVES PE--
RO MÁS ACORDE CON LAS NECESIDADES.

- ALCANZAR Y MANTENER LA AUTOSUFICIENCIA FINANCIERA AÚN AL -
GRADO DE LOGRAR EXCEDENTES, PARA COADYUVAR EN EL PROCESO -
DE MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA ANTES DESCRITA. (14)

ASIMISMO, ES RECOMENDABLE PROMOVER LA DESINCORPORACIÓN DE LAS
RUTAS ALIMENTADORAS HACIA LA INICIATIVA PRIVADA, Y ENAJENAR -
LOS EQUIPOS UTILIZADOS EN ESAS, POR NO SER LAS IDÓNEAS PARA -
EL SERVICIO EJECUTIVO, QUE ES LA ACTIVIDAD PRIMORDIAL DEL OR-

(14) TRANSPORTE AÉREO FEDERAL. INFORMES A LA JUNTA DIRECTIVA,
MÉXICO, 1988.

ESTADO LIBRE SOBERANO
DE GUAYMAS
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

GANISMO.

DEBE QUEDAR CLARO QUE EN UN CONTEXTO DE ECONOMÍA MIXTA, COMO LA NUESTRA, LA INTERVENCIÓN ESTATAL EN MATERIA ECONÓMICA NO PRETENDE SUPLIR A LA INICIATIVA PRIVADA, SINO MÁS BIEN COMPLEMENTAR ACTIVIDADES EN QUE LA LIBRE EMPRESA NO ASUME LA RESPONSABILIDAD NECESARIA FRENTE A LOS INTERESES GENERALES.

AL RESPECTO, CABE ACLARAR QUE ENTRE EL GOBIERNO Y LA INICIATIVA PRIVADA EXISTE UNA RELACIÓN EN LA CUAL EL PRIMERO ACTÚA EN LA PROMOCIÓN DEL DESARROLLO, Y EL SEGUNDO PROMUEVE EMPRESAS PROCURANDO EL MENOR COSTO POSIBLE. AHORA BIEN, LA NECESIDAD DE OPTIMIZAR LOS RECURSOS ECONÓMICOS, A MEDIDA QUE SE HACE MÁS COMPLEJO EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA PRODUCTIVO, EXIGE MAYOR COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS SECTORES DE LA SOCIEDAD, LO CUAL A SU VEZ, ORIGINA LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO.

ES INDISCUTIBLE QUE LA RAZÓN FUNDAMENTAL QUE EXPLICA LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO, CONTINÚA SIENDO LA NECESIDAD DE CONTRARRESTAR LOS DESEQUILIBRIOS EN LA ECONOMÍA. ASÍ PUES, SU CAMPO DE ACCIÓN RESULTA MUY AMPLIO Y LA ECONOMÍA MIXTA ES UN FENÓMENO EXTRAORDINARIAMENTE COMPLEJO, EN DONDE EL SECTOR PÚBLICO Y EL PRIVADO COMPARTEN LA RESPONSABILIDAD ECONÓMICA Y SOCIAL DEL CRECIMIENTO.

EN LA ACTUALIDAD LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO NO ES INCOMPATIBLE CON LA ACCIÓN DE LA INICIATIVA PRIVADA, YA QUE, MÁS QUE EXCLUYENTES, AMBAS ACTIVIDADES SON COMPLEMENTARIAS. POR TANTO, SE DEBE TRATAR DE CONSOLIDAR UNA PROVECHOSA COMBINACIÓN DE LA INICIATIVA PRIVADA Y LA ACCIÓN DEL ESTADO, PUES EL DESARROLLO ECONÓMICO DE MÉXICO ASÍ LO EXIGE.

ANEXOS Y GRAFICAS

AERONAVES EXISTENTES EN EL PARQUE
AERONAUTICO MEXICANO

M A R C A	NUMERO DE MODELOS	NUMERO DE AERONAVES
AEROSPATIALE	20	51
BARCENAS	1	1
BEECHCRAFT	15	22
BELL	12	143
BOEING	4	9
CESSNA	82	275
DASSAUL	1	1
DEHAVILL	2	5
EAGLE	1	1
EMBRAER	2	5
FAIRCHILD	4	5
FALCON	3	3
GRUMMAN	3	7
GULF COMMANDER	9	24
HAMBURGER	1	1
HELIO	2	6
HILLER	1	1
HUGHES	6	9
ISLANDER	8	23
LEAR JET	9	16
LOCKHEED	3	3
MAVIE	1	1
MERLIN	1	1
PIPER	18	28
ROCKWELL	4	8
SHORT	2	9
SIKORSKY	1	11
T O T A L	216	669
	===	===

SERVIDORES PUBLICOS DE ALTO RANGO POTENCIALES A UTILIZAR
EL TRANSPORTE AEREO

SECRETARIAS DE ESTADO	C A R G O				Total
	Secreta- rio	Subsecre- tario	Oficial Mayor	Director General	
AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS	1	5	1	47	54
COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL	1	5	1	35	42
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	1	3	1	40	45
CONTRALORIA GENERAL DE LA FEDERACION	1	2	1	13	17
DESARROLLO URBANO Y ECOLOGIA	1	3	1	30	35
EDUCACION PUBLICA	1	7	1	45	54
ENERGIA, MINAS E INDUSTRIA PARAESTATAL	1	3	1	31	36
GOBERNACION	1	3	1	27	32
HACIENDA Y CREDITO PUBLICO	1	4	1	35	41
P E S C A	1	2	1	16	20
PROCURADURIA GENERAL DE LA REPUBLICA	1	2	1	22	26
PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA	1	2	1	12	16
PROGRAMACION Y PRESUPUESTO	1	5	1	30	37
REFORMA AGRARIA	1	3	1	16	21
RELACIONES EXTERIORES	1	4	1	27	33
SALUBRIDAD Y ASISTENCIA	1	3	1	28	33
TRABAJO Y PREVISION SOCIAL	1	2	1	24	28
TURISMO	1	3	1	14	19
SUBTOTAL	18	61	18	492	589
SECTOR PARAESTATAL (DIRECTORES)					863
T O T A L					1 452

TRANSPORTE AEREO FEDERAL
AERONAVES DE TURBORREACCION RECOMENDABLES
PARA OPERACIONES DE CORTO, MEDIANO Y LARGO ALCANCE.(*)

<u>A E R O N A V E</u>	<u>M A T R I C U L A</u>
CESSNA	XC-BOC
CESSNA	XC-GOV
CESSNA	XC-GUH
LEAR JET	XC-GII
CESSNA	XC-BEN
CESSNA	XC-DUF
CESSNA	XC-GOW
CESSNA	XC-DOK
CESSNA	XC-GOX
CESSNA	XC-PMX
LEAR JET	XC-SAG
LEAR JET	XC-DOP
LEAR JET	XA-AZU
LEAR JET	XC-SUP
CESSNA	XC-GUO
CESSNA	XC-BUR
CESSNA	XC-PPN

(*) S.C.T.- ESTRUCTURA DEL PARQUE AERONÁUTICO OFICIAL.
MÉXICO, 1984.

TRANSPORTE AEREO FEDERAL

RELACION DE LAS AERONAVES DE T.A.F.

RECEPCION	DEPENDENCIA DE ORIGEN	CARACTERISTICA	AERONAVE	CAPACIDAD PAX
13-08-84	U. T. A. P. E. F.	TR	SABRE-60 XC-UJF	9
13-08-84	"	TR	SABRE-40 XC-UJH	7
13-08-84	"	TH	F-27 XC-UTD	7
13-08-84	"	TH	FH-227 XC-UTC	18
13-08-84	"	TH	FH-227 XC-UTB	18
13-08-84	"	TH	FH-227 XC-DOU	26
13-08-84	"	TR	SKYVAN XC-UTK	18
13-08-84	"	TH	SKYVAN XC-UTJ	18
04-02-85	"	TH	SKYVAN XC-UTI	18
16-08-84	"	P	ISLANDER XC-UPG	6
18-11-85	"	P	ISLANDER XC-UPK	6
16-07-84	I. M. S. S.	TH	EMB-110 XC-FAB	18
16-07-84	"	TH	EMB-110 XC-COX	18
16-07-84	"	TH	EMB-110 XC-DAI	18
16-07-84	"	TH	EMB-110 XC-DUA	18
16-07-84	"	TH	EMB-110 XC-COY	18
16-01-85	COM. NAL. COORD. DE PUERTOS	P	CESSNA-421 XC-GUF	6
22-05-85	PROM. IND. DEL BALSAS	P	BEECHCRAFT DUKE XC-FAS	6
24-01-85	S. C. T.	TR	CESSNA-550 XC-SCT	7
24-06-85	D I C O N S A	P	ISLANDER XC-DUS	6
24-07-85	"	P	ISLANDER XC-DUD	6
24-06-85	"	P	ISLANDER XC-DUI	6
24-06-85	"	P	ISLANDER XC-DUL	6
24-06-85	"	P	ISLANDER XC-DOM	6
17-07-85	"	P	ISLANDER XC-DUU	6
17-07-85	"	P	ISLANDER XC-DUN	6
05-09-85	"	P	ISLANDER XC-DUJ	6
05-09-85	"	P	ISLANDER XC-DUR	6
22-07-86	"	P	ISLANDER XC-DUT	6
05-09-85	"	P	ISLANDER XC-DUY	6
22-07-86	"	P	ISLANDER XC-DUP	6
05-09-85	"	P	ISLANDER XC-DUX	6
05-09-85	"	P	ISLANDER XC-DUM	6
15-08-85	S. A. R. H.	TR	LEAR JET-240 XC-SAG	6
17-06-85	"	TH	COMMANDER-680 XC-CAA	6
17-06-85	"	P	CESSNA-206 XC-DAX	5
17-06-85	"	P	CESSNA-177 XC-CAC	2
19-06-85	"	P	CESSNA-182 XC-GEX	3
20-06-85	"	P	CESSNA-180 XC-FED	3
20-06-85	"	P	CESSNA-180 XC-BID	3
20-06-85	"	P	CESSNA-180 XC-COO	3
20-06-85	"	P	CESSNA-206 XC-BII	3
21-06-85	"	P	CESSNA-182 XC-BEH	3
17-05-85	"	P	PIPER A-23 XC-CAB	3
18-06-85	"	P	PIPER A-23 XC-DEE	3
21-06-85	"	P	PA-32 XC-BIM	3
19-06-85	"	P	BEECHCRAFT XC-CUM	5
09-08-85	B A N R U R A L	TR	FALCON-20 XC-DIP	9
24-06-85	"	TH	COMMANDER-690 XC-CIK	5
07-07-86	"	TH	GRUMMAN-159 XC-GEI	15
01-07-85	"	TH	KING AIR-90 XC-FUY	7
29-06-85	"	H	HUGHES-369 XC-DAF	3
07-07-85	"	H	HUGHES-500 D XC-DAY	3
09-08-85	"	H	HUGHES-369 XC-DAH	3
07-07-86	"	H	HUGHES-500 D XC-DAG	3
08-08-85	A. S. A.	TR	CESSNA-500 XC-ASA	6
08-08-85	"	TR	CESSNA-500 XC-ASB	6
09-08-85	A. N. A. G. S. A.	TR	LEAR JET-250 XC-FIF	6
09-08-85	"	TR	CESSNA-500 XC-GUO	6
11-10-85	"	H	BELL-206 XC-BSZ	4
08-08-85	C. A. P. F. C. E.	TR	FALCON MD-20 XC-SEY	9
08-08-85	"	TR	CESSNA-500 XC-BEZ	6
14-08-85	C O N A S U P O	TR	LEAR JET 250 XC-DAD	8
14-08-85	"	P	PIPER NA	
14-08-85	"	H	AJO 31P XC-COC	5
03-09-85	"	H	BELL-212 XC-GUS	10
03-09-85	"	H	BELL-206 XC-FOA	3
03-09-85	"	H	HUGHES-369 XC-UPO	3
02-07-86	P E M E X	TH	R. COMMANDER 690 D XC-SPP	5
02-07-86	"	TH	QUEEN AIR-80 XC-DAR	5
13-08-86	"	TH	R. COMMANDER XC-SP1	7
05-01-87	"	TH	R. COMMANDER XC-GAS	6
04-04-86	C. F. E.	TR	LOCKHEED EL-188 A XC-HEB	5
22-08-86	COM. DE FOM. MINERO	P	LEAR JET-240 XC-DOP	5
13-03-87	AZUCAR S. A. DE C.V.	P	CESSNA 320 XB-VAP	5
13-03-87	"	P	CESSNA 320 XB-TES	4

TOTAL DE AERONAVES: 75

TR: TURBORREACCION
 TH: TURBOHELICE
 P: PISTON
 H: HELICOPTEROS

RESUMEN DE OPERACIONES AEREAS DE TRANSPORTE AEREO FEDERAL

C O N C E P T O	1984 (A)	1985	1986	1987	1988
<u>TOTAL HORAS VOLADAS</u>	<u>403:30</u>	<u>1 896:02</u>	<u>2 603:19</u>	<u>5 251:16</u>	<u>5 491:44</u>
SERVICIO EJECUTIVO	403:30	1 896:02	2 603:19	3 051:54	2 306:09
SERVICIO RUTAS ALIMENTADORAS	--	--	--	2 199:22	3 185:35
MICHOCÁH	--	--	--	1 433:12	1 272:57
SONORA	--	--	--	766:10	1 912:38
<u>HORAS DE VUELO PRODUCTIVO</u>	<u>285:30</u>	<u>1 429:14</u>	<u>2 160:08</u>	<u>4 610:43</u>	<u>4 720:16</u>
SERVICIO EJECUTIVO	285:30	1 429:14	2 160:08	2 548:18	1 696:51
SERVICIO RUTAS ALIMENTADORAS	--	--	--	2 062:25	3 023:25
MICHOCÁH	--	--	--	1 339:50	1 228:05
SONORA	--	--	--	722:35	1 795:20
<u>PASAJEROS TRANSPORTADOS</u>	<u>940</u>	<u>4 909</u>	<u>8 762</u>	<u>26 311</u>	<u>30 113</u>
SERVICIO EJECUTIVO	940	4 909	8 762	9 266	5 585
SERVICIO RUTAS ALIMENTADORAS	-	--	--	17 045	24 528
MICHOCÁH	-	--	--	14 014	13 235
SONORA	-	--	--	3 031	11 293
<u>TOTAL TRAMOS VOLADOS</u>	<u>277</u>	<u>1 600</u>	<u>2 104</u>	<u>5 670</u>	<u>5 582</u>
SERVICIO EJECUTIVO	277	1 600	2 104	2 649	1 866
SERVICIO RUTAS ALIMENTADORAS	-	--	--	3 021	3 716
MICHOCÁH	-	--	--	2 148	1 929
SONORA	-	--	--	873	1 787
DEPENDENCIAS ATENDIDAS (B)	<u>14</u>	<u>41</u>	<u>58</u>	<u>78</u>	<u>74</u>
AERONAVES UTILIZADAS (C)	<u>11</u>	<u>33</u>	<u>32</u>	<u>20</u>	<u>18</u>
SERVICIO EJECUTIVO	11	33	32	20	18
SERVICIO RUTAS ALIMENTADORAS	--	--	--	4	5
MICHOCÁH	--	--	--	4	4
SONORA	--	--	--	2	4

(A) PERÍODO AGOSTO - DICIEMBRE

(B) CORRESPONDE A LOS DIFERENTES USUARIOS QUE SOLICITARON SERVICIO EJECUTIVO.

(C) FLOTA AÉREA REGULAR.

OPERACIONES AEREAS POR AERONAVE DE
TRANSPORTE AEREO FEDERAL

AERONAVES		1 9 8 4		1 9 8 5		1 9 8 6		1 9 8 7 (*)		1 9 8 8	
		HORAS VOLADAS	PAX	HORAS VOLADAS	PAX	HORAS VOLADAS	PAX	HORAS VOLADAS	PAX	HORAS VOLADAS	PAX
TURBORREACCION.		43:20	119	716:03	2 220	1 773:17	5 688	2 150:10	6 092	1 840:40	4 401
CESSNA-500	XC-ASA	-	-	75:28	244	6:39	-	215:50	469	150:46	229
CESSNA-500	XC-ASB	-	-	54:52	204	198:13	384	262:25	566	44:19	84
CESSNA-500	XC-BGZ	-	-	1:06	-	198:52	372	93:46	172	74:36	45
CESSNA-500	XC-GUD	-	-	10:16	13	198:42	538	67:53	122	260:38	444
CESSNA-550	XC-SCT	-	-	37:05	-	59:47	121	258:19	686	313:54	629
FALCON-20	XC-DIP	-	-	76:25	252	2:50	18	-	-	-	-
FALCON-20	XC-SEY	-	-	24:32	67	215:36	1 155	209:24	819	256:26	976
LEAR JET-25D	XC-DAD	-	-	2:15	-	9:15	44	128:50	308	289:47	853
LEAR JET-25D	XC-F1F	-	-	51:44	198	253:37	883	-	-	-	-
LEAR JET-24D	XC-SAG	-	-	0:40	-	131:56	300	248:46	648	108:25	227
SABRE-60	XC-UJF	14:20	31	219:35	793	166:50	759	395:45	1 427	191:35	533
SABRE-40	XC-UJH	29:00	88	162:05	449	331:00	1 114	269:10	795	150:14	381
TURBOWELICE.		360:10	821	973:10	2 387	549:30	2 213	2 685:51	18 931	3 515:08	25 221
EMB-110	XC-COX	29:55	23	54:40	96	120:05	192	458:10	3 671	725:05	6 287
EMB-110	XC-COY	-	-	10:45	-	74:50	230	728:25	3 954	914:22	6 522
EMB-110	XC-DAI	0:55	-	76:15	196	105:30	325	785:42	4 383	1 311:11	7 220
EMB-110	XC-DUA	10:15	-	-	-	-	-	-	-	156:35	1 080
EMB-110	XC-FAB	27:00	50	49:55	83	7:25	-	703:30	6 895	407:55	4 112
FH-227	XC-DDU	54:10	186	20:20	92	-	-	-	-	-	-
FH-227	XC-UTB	77:35	275	53:55	171	57:10	419	-	-	-	-
F-27	XC-UTD	57:40	250	103:00	386	88:45	592	-	-	-	-
GRUMMAN-159	XC-GEI	-	-	-	-	64:50	455	-	-	-	-
KING AIR-90	XC-FUY	-	-	11:05	-	4:05	-	-	-	-	-
QUEEN AIR-80	XC-DAR	-	-	-	-	2:15	-	-	-	-	-
SKYYAN	XC-UTJ	44:10	-	515:30	1 298	24:35	-	10:04	28	-	-
SKYYAN	XC-UTK	58:30	37	72:40	47	-	-	-	-	-	-
TURBOWELICE-690	XC-CIK	-	-	5:05	18	-	-	-	-	-	-
P I S T O N .		-	-	167:37	211	136:35	207	17:55	32	-	-
CESSNA-180	XC-FED	-	-	-	-	4:30	-	-	-	-	-
CESSNA-206	XC-DAX	-	-	-	-	3:30	-	-	-	-	-
CESSNA-421	XC-GUF	-	-	148:45	211	86:15	162	1:00	-	-	-
ISLANDER	XC-DUJ	-	-	3:20	-	-	-	-	-	-	-
ISLANDER	XC-DUK	-	-	2:25	-	1:05	-	-	-	-	-
ISLANDER	XC-DUM	-	-	3:00	-	-	-	-	-	-	-
ISLANDER	XC-DUR	-	-	3:00	-	-	-	-	-	-	-
ISLANDER	XC-DUU	-	-	3:02	-	34:00	45	16:55	32	-	-
ISLANDER	XC-DUY	-	-	2:25	-	-	-	-	-	-	-
ISLANDER	XC-UPS	-	-	-	-	1:55	-	-	-	-	-
PIPER AZTECA-32	XC-B1H	-	-	-	-	5:20	-	-	-	-	-
PIPER AZTECA-31C	XC-COC	-	-	1:40	-	-	-	-	-	-	-
HELICOPTEROS.		-	-	39:12	91	143:57	654	397:20	1 256	135:56	491
BELL-206	XC-BSZ	-	-	2:54	-	24:36	42	149:00	323	66:45	125
BELL-206	XC-FOA	-	-	-	-	0:15	-	105:20	302	13:36	38
BELL-212	XC-GUS	-	-	36:18	91	119:06	612	143:00	631	55:35	328
T O T A L		993:30	940	1.895:08	4.999	1.603:19	8.262	5.251:19	35.311	5.491:44	30.113

(*) A partir de este año se incluyen rutas alimentadoras.

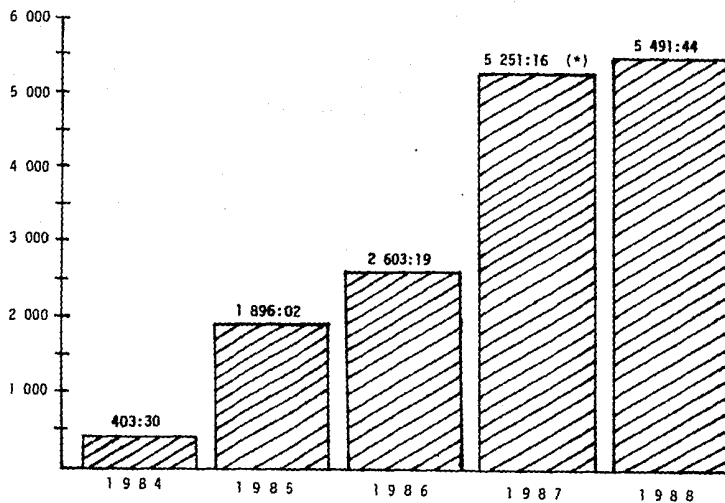
**TOTAL DE HORAS VOLADAS MENSUALMENTE
POR TRANSPORTE AEREO FEDERAL (*)**

M E S E S	1984	1985	1986	1987	1988
ENERO	-	127:25	154:16	202:15	382:41
FEBRERO	-	74:50	166:17	240:21(**)	475:47
MARZO	-	135:40	156:07	403:32	520:10
ABRIL	-	107:20	188:38	457:46	470:14
MAYO	-	181:25	186:28	423:04	513:08
JUNIO	-	68:35	258:25	527:11	484:05
JULIO	-	136:55	308:21	563:48	486:24
AGOSTO	70:45	151:50	352:06	517:03	535:12
SEPTIEMBRE	31:55	190:50	182:09	482:00	452:14
OCTUBRE	139:20	261:10	294:37	442:44	423:40
NOVIEMBRE	91:40	247:02	188:11	492:07	427:00
DECEMBER	69:50	213:00	167:44	499:25	321:09
S U M A :	403:30	1.896:02	2.603:19	5.251:16	5.491:44

(*) INCLUYE OPERACIONES PRODUCTIVAS Y NO PRODUCTIVAS.

(**) A PARTIR DE ESTE MES INCLUYE SERVICIO EJECUTIVO Y RUTAS ALIMENTADORAS.

TRANSPORTE AEREO FEDERAL
TOTAL DE HORAS VOLADAS



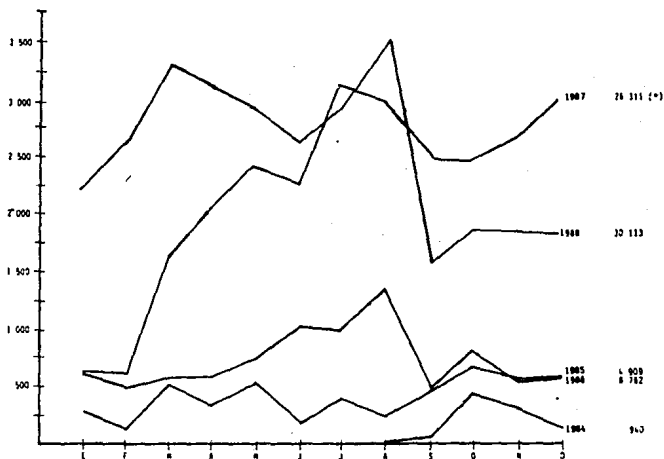
(*) A partir de este año incluye servicio ejecutivo y rutas alimentadoras.

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR TRANSPORTE AEREO FEDERAL

M E S E S	1984	1985	1986	1987	1988
ENERO	-	286	619	637	2 223
FEBRERO	-	135	488	620(*)	2 261
MARZO	-	519	576	1 640	3 332
ABRIL	-	339	590	2 055	3 016
MAYO	-	529	740	2 422	2 850
JUNIO	-	188	1 026	2 267	2 651
JULIO	-	395	986	3 114	2 918
AGOSTO	10	237	1 340	2 974	3 562
SEPTIEMBRE	61	458	479	2 476	1 581
OCTUBRE	431	670	805	2 460	1 904
NOVIEMBRE	310	573	541	2 663	1 869
DICIEMBRE	128	580	572	2 983	1 546
S U M A :	940	4 909	8 762	26 311	30 113
	===	=====	=====	=====	=====

(*) A PARTIR DE ESTE MES INCLUYE SERVICIO EJECUTIVO Y RUTAS ALIMENTADORAS.

TRANSPORTE AEREO FEDERAL
PASAJEROS TRANSPORTADOS
MENSUALMENTE



(*) A partir de Febrero incluye servicio ejecutivo y rutas alimentadoras.
NOTA: Las cifras anotadas corresponden a los totales anuales.

COMPARATIVO DE OPERACIONES AEREAS

AÑO	HORAS VOLADAS		PAX. TRANSPORTADOS		USUARIOS		AERONAVES	
	NUM.	INC. %	NUM.	INC. %	NUM.	INC. %	VENDIDAS	TRANSFERIDAS
1984 (A)	403:30	-	940	-	14	-	-	-
1985	1 896:02	369.9	4 909	422.2	41	192.8	1	-
1986	2 603:19	37.3	8 762	78.5	58	41.5	12	7
1987 (B)	5 251:16	101.7	26 311	200.3	78	34.5	20	2
1988	5 491:44	4.6	30 113	14.4	74	- 5.1	7	-

(A) AGOSTO - DICIEMBRE

(B) LAS CIFRAS COMPRENDEN SERVICIO EJECUTIVO Y RUTAS ALIMENTADORAS.

ESTADO DE RESULTADOS DEL PERIODO 1984 - 1988
MILES DE PESOS

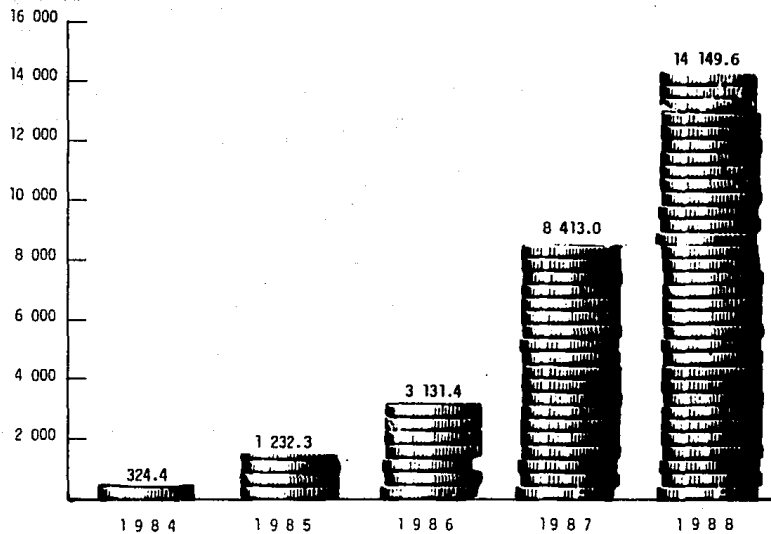
CONCEPTO	1984	1985	1986	1987	1988
INGRESOS DE OPERACION					
POR SERVICIOS PASAJEROS	27 221	201 524	790 486	2363 429	3101 264
POR RUTAS ALIMENTADORAS	--	--	--	687 806	2197 525
VUELOS COMERCIALES (1)	--	--	--	--	450 057
	<u>27 221</u>	<u>201 524</u>	<u>790 486</u>	<u>3051 235</u>	<u>5751 846</u>
GASTOS DE OPERACION					
SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO	62 019	415 021	179 437	1721 301	3612 939
MANTENIMIENTO DE EQUIPO	35 191	194 078	1279 607	4364 534	6733 712
GASTOS DE ADMINISTRACION	71 595	348 592	1468 908	1901 159	2506 767
	<u>171 775</u>	<u>957 691</u>	<u>3527 952</u>	<u>7987 994</u>	<u>13059 119</u>
RESULTADO DE OPERACION	-144 554	-1297 117	-2731 466	-4936 959	-7308 272
INGRESOS POR VENTA DE BIENES	--	67 905	205 364	3784 710	3165 791
OTROS INGRESOS Y PRODUCTOS	145	324 586	493 478	40 817	3230 926
PRODUCTOS FINANCIEROS Y GASTOS	33 712	32 071	171 199	1056 517	607 607
	<u>33 712</u>	<u>356 657</u>	<u>676 647</u>	<u>4882 044</u>	<u>7004 324</u>
RESULTADO ANTES DE TRANSFERENCIA	-110 642	-772 553	-1461 425	-83 915	-303 948
TRANSFERENCIA DEL GOBIERNO FEDERAL	200 000	605 300	1070 900	500 000	1316 600
TRANSFERENCIA DE UTAPEP	63 268	--	--	--	--
	<u>263 268</u>	<u>605 300</u>	<u>1070 900</u>	<u>500 000</u>	<u>1316 600</u>
RESULTADO NETO DEL PERIODO	<u>152 626</u>	<u>-166 253</u>	<u>-390 525</u>	<u>416 085</u>	<u>1012 652</u>

(1) SE REFIERE A LOS INGRESOS DERIVADOS DEL APOYO QUE TRANSPORTE AEREO FEDERAL DIO CON MOTIVO - DE LA SUSPENSIÓN DE VUELOS DE AEROMEXICO, S. A.

92

ANEXO 10

TRANSPORTE AEREO FEDERAL
COMPARATIVO DE INGRESOS
Millones de Pesos



RELACION DE AERONAVES EXISTENTES AL 31 DE DICIEMBRE DE 1988
 EN TRANSPORTE AEREO FEDERAL

Nº	MARCA	MODELO	SERIE	MATRICULA
1	EMBRAER BANDEIRANTE	EMB 110 PI	110260	XC-FAB *
2	EMBRAER BANDEIRANTE	EMB 110 PI	110-235	XC-DAI *
3	EMBRAER BANDEIRANTE	EMB 110 PI	110-272	XC-DUA *
4	EMBRAER BANDEIRANTE	EMB 110 PI	110-214	XC-COY *
5	SABRELINER	NA-265-60	NA-306-144	XC-UJF *
6	SABRELINER	NA-265-40	NA-282-117	XC-UJH *
7	SHORTS BROTHERS	SKY-VAN	SH-1951	XC-UTJ
8	SHORTS BROTHERS	SKY-VAN	SH-1920	XC-UTI
9	CESSNA	550	550-0138	XC-SCT *
10	PIPER	PA-32-300	327440160	XC-BIM
11	LEAR JET	24-D	D225	XC-SAG *
12	MARCEL DASSAULT	FALCON 20-D	282	XC-DIP **
13	BRITTEN NORMAN ISLANDER	BH-2A-26	900	XC-DUT
14	CESSNA	500	0061	XC-ASA *
15	CESSNA	500	0251	XC-ASB *
16	CESSNA	500	0072	XC-BEZ *
17	MARCEL DASSAULT	FALCON 20	169 C	XC-SEY *
18	CESSNA	500	0201	XC-GUO *
19	LEAR JET	25-D	0223	XC-DAD *
20	ROCKWELL COMMANDER	690-B	11406	XC-SPI
21	CESSNA	320-C-SKY-NIGHT	32060010	XB-VAP
22	CESSNA	320-C-SKY-NIGHT	320B-0055	XB-TE5

* AERONAVES FLOTA BASICA
 ** EN PODER DE BANRURAL

C O S T O S D E O P E R A C I O N D E L A F L O T A A E R E A
D E
T R A N S P O R T E A E R E O F E D E R A L
(P E S O S P O R H O R A D E V U E L O)
B A S E : 5 0 0 H O R A S D E V U E L O A L A Ñ O

C O N C E P T O	CESSNA 500	CESSNA 550	FALCON 20	LEAR JET 24	LEAR JET 25	SABRELINER 40	SABRELINER 60	BANDEIRANTE 750/HR. AÑO
COMBUSTIBLE	255 612	255 612	639 029	486 022	486 022	498 623	498 623	153 457
CONSUMO DE ACEITE	790	790	790	790	790	668	668	365
M A N T E N I M I E N T O	256 402	256 402	639 819	486 812	486 812	499 291	499 291	153 822
EQUIPO ELECTRONICO	32 200	32 200	32 200	32 200	32 200	32 200	32 200	21 466
PLANEADOR	32 200	32 200	96 600	32 200	32 200	96 600	96 600	21 466
REPARACION MAYOR MOTORES	176 334	151 143	217 222	189 750	169 750	237 666	237 666	144 571
INSPECCION SECCION CALIENTE	176 334	151 143	218 500	190 900	190 900	237 666	237 666	144 571
INCORPORACION BOLETINES Y VARIOS	23 000	23 000	23 000	23 000	23 000	23 000	23 000	15 334
REPARACION MAYOR HELICES	-	-	-	-	-	-	-	1 686
	440 068	389 686	587 522	468 050	468 050	627 132	627 132	349 094
PRIMA DE SEGUROS								
CASCO	50 164	103 468	84 308	46 943	61 102	61 102	61 318	48 497
ACCIDENTES PERSONALES Y RESP. CIVIL	20 146	25 192	25 192	20 146	22 669	20 146	25 192	21 840
	70 310	128 660	109 500	67 089	83 771	81 248	86 510	70 337
SUELDO S TRIPULACION								
CAPITAN	121 221	121 221	144 897	144 897	144 897	144 897	144 897	53 839
COPILOTO	86 109	86 109	86 275	86 275	86 275	86 275	86 275	39 113
SOBRECARGO	-	-	20 284	-	-	-	-	20 284
	207 330	207 330	251 456	231 172	231 172	231 172	251 456	92 952
MANO DE OBRA MANTENIMIENTO (MECANICO)	39 341	39 341	39 341	39 341	39 341	39 341	39 341	26 228
CAPACITACION	46 039	46 039	46 039	46 039	46 039	46 039	46 039	30 692
DEPRECIACION	76 475	269 800	193 200	72 450	112 700	112 700	128 800	85 866
VIATICOS	30 000	30 000	45 000	30 000	30 000	30 000	45 000	30 000
INSTALACIONES Y SERVICIOS	729 297	729 297	729 297	729 297	729 297	729 297	729 297	486 198
	921 152	1 134 477	1 052 877	917 127	957 377	957 377	988 477	658 984
TOTAL COSTOS DE OPERACION	1 895 262	2 116 555	2 641 174	2 170 250	2 227 182	2 396 220	2 452 866	1 325 189

TIPO DE CAMBIO: \$ 2 300 POR DOLAR (DICIEMBRE 1988).

95
ANEXO 12

B I B L I O G R A F I A

BANCO DE MEXICO

"INDICADORES ECONÓMICOS 1988"

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

MÉXICO, 14 DE JUNIO DE 1984.

DIAZ FIGUEROA, FEBRONIO

"POLÍTICA DE TRANSPORTE EN EL DESARROLLO ECONÓMICO"

MÉXICO, TESIS U.N.A.M., 1965

DIRECCION GENERAL DE POLITICA PRESUPUESTAL, S.P.P.

"LA PLANEACIÓN, PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTACIÓN EN MÉXICO"
MÉXICO, 1986

**DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, TERMINALES Y SERVICIOS COMEXOS,
S.C.T.**

"LA TARIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS EN VÍAS GENERALES DE COMUNI
CACIÓN: EVALUACIÓN Y DESARROLLO".
MÉXICO, 1976

GARCIA OLVERA, JULIETA

"AEROPUERTOS"

MÉXICO, TESIS U.N.A.M. 1953

HOLGUIN QUIÑONES, FERNANDO

"ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA (APLICADA A LAS CIENCIAS SOCIALES)"

MÉXICO, U.N.A.M., FCPYS, 1972

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS, ECONOMICOS Y SOCIALES

(I E P E S)

"REUNIÓN ESTATAL PARA LA PLANEACIÓN. MICHOACÁN"

MÉXICO, 1981

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS, ECONOMICOS Y SOCIALES

(I E P E S)

"REUNIÓN ESTATAL PARA LA PLANEACIÓN, SONORA"

MÉXICO, 1981.

JAMES, EMILE

"HISTORIA DEL PENSAMIENTO ECONÓMICO EN EL SIGLO XX"
MÉXICO, F. C. E., 1957

K. KURIHARA, KENNETH

"ECONOMÍA POSKEYNESIANA"
MÉXICO, EDIT. AGUILAR, 1964

R. BONAVIA, MICHAEL

"ECONOMÍA DE LOS TRANSPORTES"
MÉXICO, F. C. E., 1965

ROJAS SORIANO, RAUL

"EL PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA"
MÉXICO, EDIT. TRILLAS, 1985

ROJAS SORIANO, RAUL

"GUÍA PARA REALIZAR INVESTIGACIONES SOCIALES"
MÉXICO, U.N.A.M. TEXTOS UNIVERSITARIOS, 1982

SILVA HERZOG, JESUS

"TRES SIGLOS DE PENSAMIENTO ECONÓMICO (1518-1817)"
MÉXICO, F. C. E., 1956

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

"ESTRUCTURA DEL PARQUE AERONÁUTICO OFICIAL"
MÉXICO, 1984

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

"ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CONSTITUCIÓN DE UNA EMPRESA
NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA"
MÉXICO, 1981

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

"SISTEMA AEROPORTUARIO DEL VALLE DE MÉXICO: 1980-2000"
MÉXICO, SUBSECTOR TRANSPORTE AÉREO, 1980

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

"SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTES. PROGRAMA DE MEDIANO PLAZO:
1984-1988"
MÉXICO, 1984

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.
"EL SUBSECTOR TRANSPORTE AÉREO Y LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA"
MÉXICO, 1978.

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO. INEGI
"ANUARIO ESTADÍSTICO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1988"

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO Y SECRETARIA DE LA -
CONTRALORIA GENERAL DE LA FEDERACION.
"DISPOSICIONES DE RACIONALIDAD, AUSTERIDAD Y DISCIPLINA PRESUPUESTALES APLICABLES PARA 1988"
MÉXICO, 4 DE OCTUBRE DE 1988"

TRANSPORTE AEREO FEDERAL
"COSTOS DE OPERACIÓN EN LAS BASES AÉREAS DE HERMOSILLO Y MORELIA"
MÉXICO, 1987-1988

TRANSPORTE AEREO FEDERAL
"MANUAL DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO FEDERAL"