

Arribará a México el nuevo Avión Presidencial

Escrito por Comunicado

Jueves 14 de Enero de 2016 16:36

México, D.F., 14 de Enero 2016.- Se informa que el avión Boeing 787-8 “José María Morelos y Pavón”, adquirido por la pasada Administración Federal, será entregado al Estado Mayor Presidencial en las próximas semanas.

La fecha está condicionada a la realización de las últimas pruebas y a la certificación del equipamiento interior por parte de la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos (FAA).

El avión operará dos semanas después de su arribo a México, tiempo en el que concluirá el entrenamiento de las tripulaciones y personal de tierra.

ANTECEDENTES DE LA ADQUISICIÓN

El 11 de noviembre de 2011, el entonces secretario de Gobernación, Francisco Blake Mora, falleció en un trágico evento a bordo de un helicóptero del Estado Mayor Presidencial que se estrelló en Chalco, Estado de México, en el que también perdieron la vida los acompañantes del funcionario y de los miembros de la tripulación.

A partir de ese hecho lamentable, en el dictamen del Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2012, aprobado el 15 de diciembre de 2011, los diputados exhortaron al Gobierno Federal “a que realice las adecuaciones presupuestarias conducentes para renovar el avión, así como el resto de las aeronaves asignadas a la Presidencia de la República, con el objeto de garantizar la seguridad del Presidente de la República y los secretarios de despacho de la Administración Pública Federal”.

En atención al exhorto; y con base en la evaluación técnica y operativa realizada por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), así como en las condiciones económicas analizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), en noviembre de 2012 el Banco Nacional de Obras y Servicios (Banobras) concretó la compra de una aeronave Boeing 787-8.

El costo total del avión, incluyendo ingeniería, instalación de sistemas, adecuaciones de estructura, equipamiento de cabina, certificaciones y un paquete de refacciones, fue de 218.7 millones de dólares, que se pagaron a 13.5 pesos por dólar, dado que también se adquirió una cobertura del tipo de cambio. Esto significa que el costo real, pagado en pesos por la totalidad de la aeronave con su equipamiento, fue de 2,952.4 millones de pesos.

Simultáneamente a la compra del avión, Banobras firmó un contrato de arrendamiento financiero con el Gobierno Federal a 15 años, con lo que al final de este periodo el equipo pasará a formar parte de los activos de la Secretaría de la Defensa Nacional.

El arrendamiento financiero es el instrumento comúnmente utilizado para la compra de este tipo de activos, que permite diferir su pago en el tiempo y con ello reducir el impacto presupuestal en un momento determinado, a fin de no afectar otros rubros de gasto.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ORDENA ESTUDIO

En un contexto de ajuste presupuestal, en septiembre pasado el Presidente Enrique Peña Nieto ordenó que la SHCP realizara un estudio que aportara los elementos necesarios para determinar, con base en elementos técnicos, financieros y de Seguridad Nacional, la conveniencia de vender o mantener el B787-8 para uso del Estado Mexicano.

En cumplimiento de la instrucción presidencial, Banobras contrató a Ascend Flightglobal Consultancy, empresa internacional especializada en valuación y asesoramiento para la compra y venta de aeronaves.

Esta empresa, basada en Londres, cuenta con la valuación de más de 67 mil aviones en todo el mundo para aerolíneas, aviación corporativa, empresas de arrendamiento aéreo e instituciones financieras. Cuenta con certificados de la ISTAT (International Society of Transport Aircraft Trading), organismo que establece y promueve estándares en la compra o venta de aviones en el mundo.

El alcance del estudio incluyó la identificación del mercado potencial para la eventual venta del

avión; la evaluación de las condiciones y tendencias del mercado; el tiempo previsible para realizar la venta; el valor probable al que podría venderse la aeronave, así como las condiciones para su realización.

Los principales resultados del estudio son los siguientes:

- (i) De venderse la aeronave a una aerolínea comercial, se tendría una pérdida muy significativa respecto del valor de compra. Esto se debe a los costos y tiempos de reconversión interna, así como a la pérdida del equipamiento actual. El consultor estima que, si se vendiera a alguna aerolínea comercial, su venta podría representar una pérdida de más del 58% de su costo (128.2 millones de dólares). Dado lo anterior, el consultor considera que la aeronave debe mantener su configuración actual, en lugar de ser reconvertida como equipo comercial.
- (ii) De comercializarse con su configuración actual en el mercado de aeronaves privadas, se prevé que la venta podría concretarse en un plazo de entre 12 y 24 meses, dada las características de este mercado y la complejidad del contexto económico actual. Si se vendiera en 24 meses, la pérdida podría ascender a 30% de su valor (65.9 mdd) y en 36 meses a cerca de 35% (76.2 mdd).
- (iii) El equipo fue adquirido a un precio muy atractivo, por tratarse de uno de los primeros aviones B 787-8 en fabricarse y adquirirse a precio de flota. La aeronave (sin equipamiento) tuvo un costo de 114.6 millones de dólares cuando su precio en el mercado—al momento de la compra—era de alrededor de 200 millones de dólares. Es decir, se adquirió con un descuento de 42.7%.
- (iv) El costo de las adecuaciones, que incluye ingeniería, instalación de sistemas, adecuaciones de estructura, equipamiento de cabina y certificaciones, fue de 81 millones de dólares y se encuentra en el rango bajo de los equipamientos estándar de aviones privados de esta dimensión, que oscila entre los 75 y los 125 millones de dólares.
- (v) El avión comprado es una de las mejores alternativas en términos de eficiencia en costos disponibles en el mercado.

(vi) Dado que prevalece la necesidad de sustituir el equipo actual—que tiene 28 años de antigüedad—existen muy bajas probabilidades de encontrar un avión alternativo con mejores condiciones en el mercado. Actualmente, el precio de lista sin equipamiento de un B787-8, una de las aeronaves de cabina ancha más pequeñas y económicas del mercado, es de 218.4 millones de dólares, esto es 90.6% superior al costo que se pagó originalmente.

En virtud de la pérdida que ocasionaría la venta al erario público y a que prevalecería la necesidad de renovar el avión presidencial a un tipo de cambio mayor, se determinó conservar la propiedad de la citada aeronave.

CONSIDERACIONES DE SEGURIDAD Y FUNCIONALIDAD

Los presidentes de la nación, requieren de un equipo de transportación seguro, confiable y eficiente, para el desempeño de sus funciones, de sus equipos de trabajo y de los representantes de medios de comunicación que cubren sus actividades. En promedio, 60% de los pasajeros en cada vuelo del avión presidencial, son periodistas.

Debido a esta consideración de Seguridad Nacional, los requerimientos de la aeronave fueron determinados por la Secretaría de la Defensa Nacional.

Si bien el avión Boeing 757-225 “Presidente Juárez” opera con altos estándares de seguridad, ha volado por más de 28 años y presenta signos inevitables de añejamiento y obsolescencia. Por ejemplo, está impedido a aterrizar en distintas ciudades del mundo por los niveles de contaminación sonora que emite, lo que reduce la eficiencia en el desarrollo de la agenda presidencial.

Entre 1987 y 2015 ha realizado 2,662 vuelos en 953 giras nacionales y 323 internacionales; ha realizado 4,668 aterrizajes y 154 escalas en giras internacionales. En 2015, transportó 5,151 pasajeros.

En virtud de que el modelo B757-225 se dejó de fabricar en 2005, el abastecimiento de partes y suministros es cada vez más escaso, lo que incrementa su costo y tiempo de mantenimiento.

Arribará a México el nuevo Avión Presidencial

Escrito por Comunicado

Jueves 14 de Enero de 2016 16:36

Precisamente porque ya no existen refacciones para los tanques de combustible con los que se configuró originalmente, éstos tuvieron que sustituirse por otros de menor capacidad lo que reduce su autonomía de vuelo, obligando a realizar un mayor número de escalas en trayectos transoceánicos.

Para la selección del nuevo avión de la flota presidencial, se consideraron los modelos Boeing 787-8 y 767-300, así como el Airbus A330-300.

La Sedena evaluó que el B787-8 ofrece mejores condiciones de desempeño entre las que destacan:

- Mayor autonomía de vuelo, tanto en despegues desde la Ciudad de México como a nivel de mar;
- Tiene un alcance de 13,900 kilómetros, lo que le permite volar sin escalas a cualquier destino de los continentes Americano, Europeo, Africano en su región noroccidental, así como algunos de la parte oriental y occidental de Asia y de la parte oriental de Oceanía;
- Consume hasta 20% menos combustible que otros aviones de su categoría;
- Produce 60% menos contaminación sonora que aviones similares;
- Cuenta con sistemas de navegación, aproximación y aterrizaje utilizando medios terrestres, satelitales y autónomos, que permiten la realización de rutas con mayor precisión y en toda condición atmosférica, con lo que se incrementa la seguridad y confiabilidad en la operación;
- Su fuselaje está construido principalmente de materiales compuestos (fibra de carbono) que ofrecen menor peso y mayor resistencia al desgaste y a la corrosión;

- Su diseño aerodinámico disminuye el efecto de la turbulencia en vuelo;
- Está equipado con motores General Electric de última generación diseñados para volar 20,000 horas o 16 años antes de su primera revisión mayor;
- Puede operar en el 92 % de los aeropuertos nacionales en los que se ha utilizado el “Presidente Juárez”.

ESPACIO DE TRABAJO

El avión “José María Morelos y Pavón” podrá transportar hasta 80 pasajeros, 20 más de la capacidad del “Presidente Juárez” actualmente en funcionamiento.

Cuenta con equipos en telecomunicaciones satelitales e Internet, lo que permitirá que el Presidente de la República reciba y transmita información permanentemente desde cualquier parte del mundo, lo que facilitará el desahogo de su agenda de trabajo incluso en vuelos de larga distancia.

Tiene una vida útil estimada de 25 años, por lo que estará en servicio hasta el año 2040. Es decir, podrá estar a disposición de al menos cinco titulares del Ejecutivo del país, de sus equipos de trabajo y los medios de comunicación que reportan cotidianamente las actividades del Presidente de la República.

USO FUTURO DEL “PRESIDENTE JUÁREZ”

El avión Boeing 757 “Presidente Juárez” se mantendrá como parte de la flota aérea del Estado Mayor Presidencial. Fungirá como avión de respaldo cuando el avión “José María Morelos y Pavón” se encuentre en mantenimiento.