



**EVOLUCION Y FUTURO DE  
LA POLITICA  
AEROCOMERCIAL EN  
COLOMBIA**

**Juan Carlos Salazar**

**Jefe Oficina Transporte Aéreo**

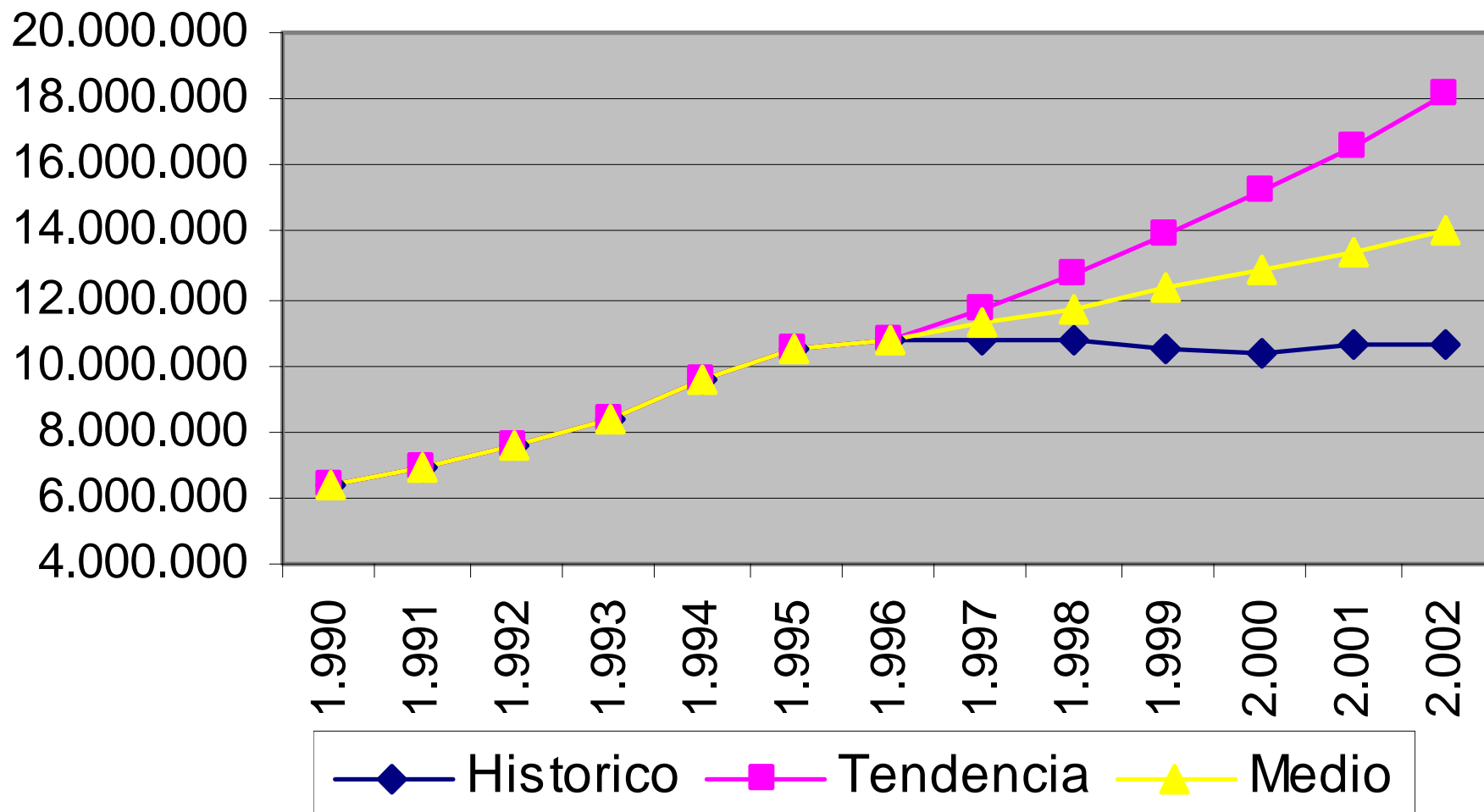
**Bogotá, octubre 3 de 2003**



# AERONÁUTICA CIVIL

## EVOLUCION DEL MERCADO AEREO COLOMBIANO

### TOTAL PASAJEROS

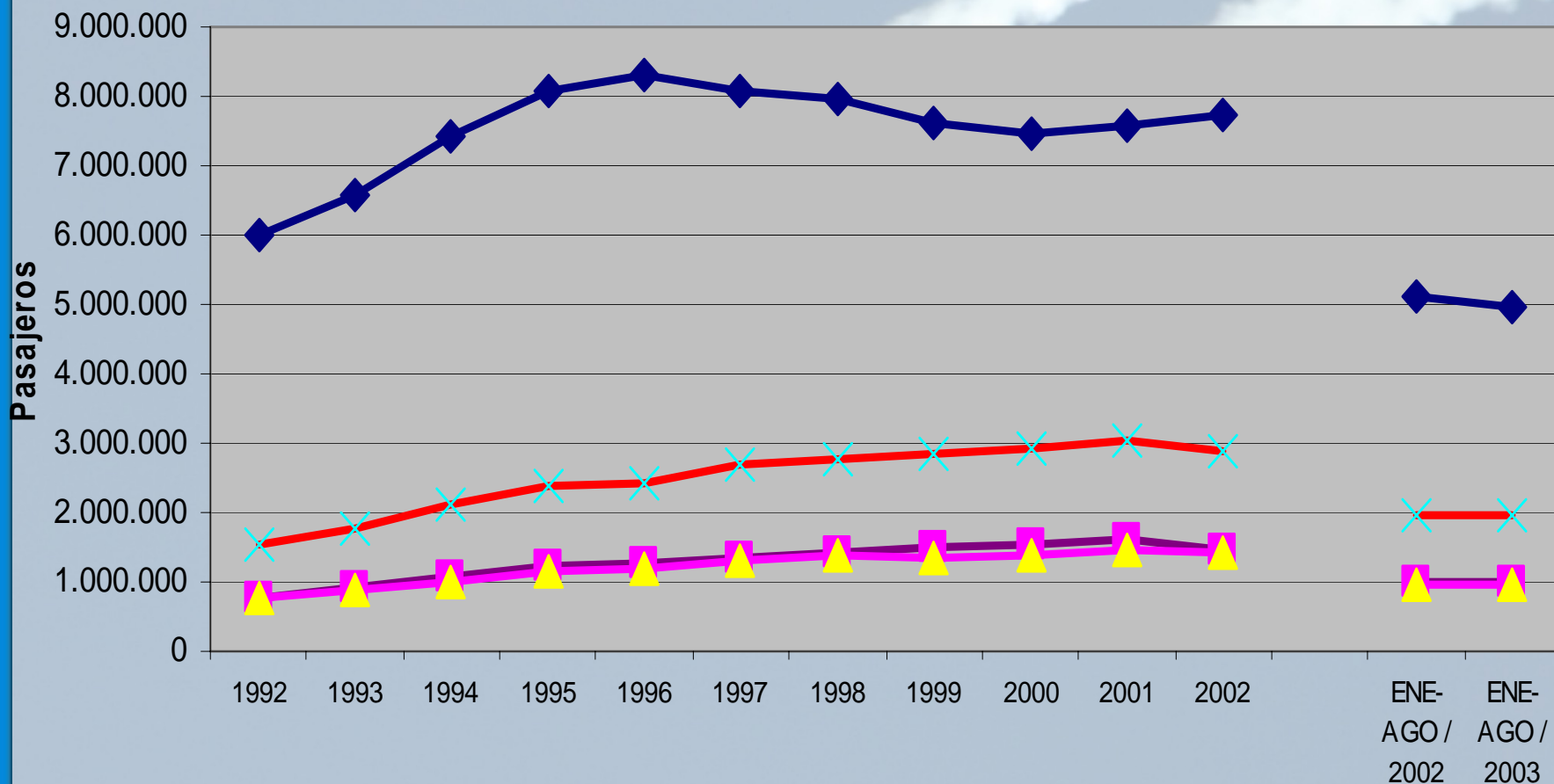




# AERONÁUTICA CIVIL

## EVOLUCION DEL MERCADO AEREO COLOMBIANO

### TOTAL PASAJEROS MOVILIZADOS



◆ Total Nacional    ■ Salidos    ▲ Llegados    × Total internacional

# CRISIS GENERALIZADA DE LA INDUSTRIA AEREA



La Industria del transporte aéreo atraviesa una crisis a nivel global, agravada por los hechos del 11 de septiembre 2001 y mas recientemente por la guerra en Irak. Influyen, entre otros factores:

- ✓ Recesión económica mundial
- ✓ Caída de la demanda y exceso de oferta
- ✓ Incremento de las primas de seguros
- ✓ Nuevos costos por estrictas medidas de seguridad en que tuvieron que incurrir las compañías y los terminales de transporte aéreo
- ✓ El incremento en los precios del combustible

# CRISIS GENERALIZADA DE LA INDUSTRIA AEREA

En nuestro país, la situación es aún mas delicada por:

- ✓ Situación de orden público (turismo y costos de seguridad)
- ✓ Recesión económica
- ✓ Fuerte devaluación del peso
- ✓ Alto costo del combustible de aviación
- ✓ Crisis económica
- ✓ Restricciones en materia de visas a colombianos

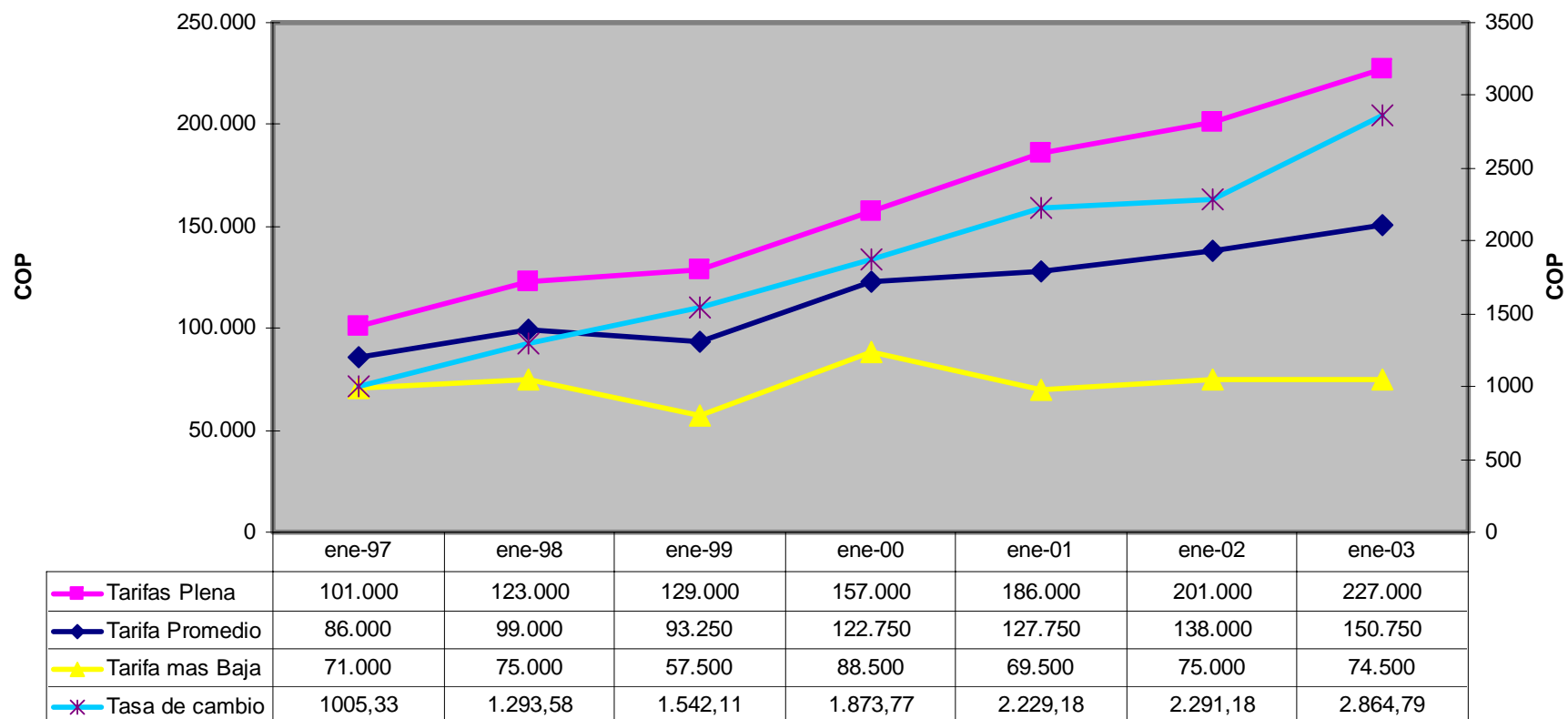




# AERONÁUTICA CIVIL

## EVOLUCION DE LAS TARIFAS NACIONALES

Tarifas Vs Tasa de Cambio



Año (Enero)

Tarifas Plena Tarifa Promedio Tarifa mas Baja Tasa de cambio



# AERONÁUTICA CIVIL

## EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO

### ESTADOS FINANCIEROS Y COEFICIENTES

#### AÑOS 1.998 AL 2.002



RUBROS / PERIODOS	TRANSPORTE AEREO				
	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002
<b>BALANCE GENERAL</b>					
<b>A C T I V O S</b>	<b>1.409.428</b>	<b>1.657.902</b>	<b>1.846.090</b>	<b>2.031.309</b>	<b>2.041.631</b>
ACTIVO CORRIENTE	490.917	-	-	622.503	586.502
<b>P A S I V O S</b>	<b>1.083.782</b>	<b>1.399.778</b>	<b>1.865.763</b>	<b>1.724.364</b>	<b>1.703.957</b>
PASIVO CORRIENTE	599.019	-	-	915.793	975.140
<b>P A T R I M O N I O</b>	<b>325.702</b>	<b>258.098</b>	<b>(18.684)</b>	<b>306.872</b>	<b>337.674</b>
<b>INGRESOS Y EGRESOS</b>					
<b>I N G R E S O S</b>	<b>2.005.214</b>	<b>2.107.426</b>	<b>2.588.787</b>	<b>2.977.049</b>	<b>3.387.604</b>
INGRESOS OPERACIONALES	1.803.356	1.951.844	2.498.277	2.776.210	2.953.766
<b>G A S T O S</b>	<b>2.024.095</b>	<b>2.324.141</b>	<b>3.071.838</b>	<b>3.286.493</b>	<b>3.463.237</b>
COSTOS Y GASTOS OPERACIONALES	1.800.475	2.036.156	2.671.576	2.980.403	3.048.164
UTILIDAD (PERDIDA) OPERACIONAL	2.881	(84.367)	(173.579)	(204.193)	(94.399)
UTILIDAD (PERDIDA) NETA	(18.881)	(216.771)	(483.041)	(309.443)	(75.633)
<b>COEFICIENTES FINANCIEROS</b>					
<b>DE LIQUIDEZ</b>					
RAZON CORRIENTE:A.Corriente/P.Corriente	81,95%	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	67,97%	60,15%
<b>DE PROPIEDAD DE LA EMPRESA</b>					
TOTAL PATRIMONIO/TOTAL ACTIVO	23,11%	15,57%	-1,01%	15,11%	16,54%
<b>DE RENTABILIDAD</b>					
UTILIDAD OPER./INGRESO OPER.	0,16%	-4,32%	-6,95%	-7,36%	-3,20%
UTILIDAD NETA/INGRESOS TOTALES	-0,94%	-10,29%	-18,66%	-10,39%	-2,23%
<b>CAPITAL TRABAJO</b>					
ACTIVO CORRIENTE-PASIVO CORRIENTE	(108.102)	-	-	(293.290)	(388.638)

Fuente: Estados financieros de 2.002 de las empresas de transporte aéreo



# AERONÁUTICA CIVIL

## EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO

### (REGULAR DE PASAJEROS)



## ESTADOS FINANCIEROS Y COEFICIENTES

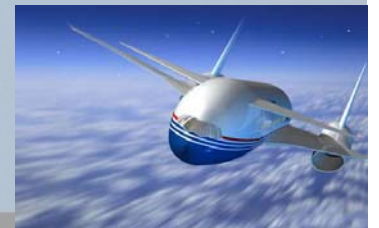
RUBROS / PERIODOS	REGULAR DE PASAJEROS				
	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002
<b>BALANCE GENERAL</b>					
<b>A C T I V O S</b>	<b>1.154.095</b>	<b>1.350.355</b>	<b>1.505.662</b>	<b>1.689.512</b>	<b>1.694.365</b>
ACTIVO CORRIENTE	378.076			473.617	418.200
<b>P A S I V O S</b>	<b>931.375</b>	<b>1.241.982</b>	<b>1.681.585</b>	<b>1.543.817</b>	<b>1.520.417</b>
PASIVO CORRIENTE	509.600			802.493	851.405
<b>P A T R I M O N I O</b>	<b>222.720</b>	<b>108.347</b>	<b>(175.919)</b>	<b>145.695</b>	<b>173.949</b>
<b>INGRESOS Y EGRESOS</b>					
<b>I N G R E S O S</b>	<b>1.640.878</b>	<b>1.724.236</b>	<b>2.105.410</b>	<b>2.435.744</b>	<b>2.806.067</b>
INGRESOS OPERACIONALES	1.460.825	1.601.451	2.032.924	2.254.353	2.422.926
<b>G A S T O S</b>	<b>1.662.373</b>	<b>1.936.126</b>	<b>2.582.339</b>	<b>2.728.230</b>	<b>2.884.402</b>
COSTOS Y GASTOS OPERACIONALES	1.466.901	1.700.684	2.230.754	2.474.306	2.524.747
<b>UTILIDAD (PERDIDA) OPERACIONAL</b>	<b>(6.076)</b>	<b>(99.233)</b>	<b>(197.830)</b>	<b>(219.952)</b>	<b>(101.821)</b>
<b>UTILIDAD (PERDIDA) NETA</b>	<b>(21.495)</b>	<b>(211.890)</b>	<b>(476.929)</b>	<b>(292.487)</b>	<b>(78.335)</b>
<b>COEFICIENTES FINANCIEROS</b>					
<b>D E L I Q U I D E Z</b>					
RAZON CORRIENTE: A. Corriente/P. Corriente	74,19%	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	59,02%	49,12%
<b>D E P R O P I E D A D D E L A E M P R E S A</b>					
TOTAL PATRIMONIO/TOTAL ACTIVO	19,30%	8,02%	-11,68%	8,62%	10,27%
<b>D E R E N T A B I L I D A D</b>					
UTILIDAD OPER./INGRESO OPER.	-0,42%	-6,20%	-9,73%	-9,76%	-4,20%
UTILIDAD NETA/INGRESOS TOTALES	-1,31%	-12,29%	-22,65%	-12,01%	-2,79%
<b>C A P I T A L T R A B A J O</b>					
ACTIVO CORRIENTE-PASIVO CORRIENTE	(131.524)	-	-	(328.877)	(433.205)

Fuente: Estados financieros de 2.002 de las empresas de transporte aéreo



# ESTRATEGIA A LARGO PLAZO: LA COMPETITIVIDAD

- El Gobierno Nacional viene trabajando conjuntamente con la industria aérea para facilitar su reacomodamiento y hacerla más competitiva
- Al respecto, se ha gestionado la firma de un convenio de competitividad para las empresas colombianas de transporte aéreo y se aprobó el CONPES 3163 del 10 de mayo de 2002, entre otros.



# COMPETITIVIDAD (1)

TEMA	ACCIONES ADELANTADAS	ACCIONES A SEGUIR
<p>1. Precio y plazo para el pago del turbocombustible</p>	<p>La Aerocivil expidió la resolución 00839 de marzo 13 de 2003, autorizando un incremento máximo en las tarifas nacionales e internacionales como un cobro adicional, aplicable por trayecto sobre las tarifas a autorizadas, con el objeto de compensar los sobrecostos que por este concepto vienen enfrentando las aerolíneas. A este respecto, ATAC ha solicitado que se les autorice dicho cobro para recuperar los sobrecostos en que se incurrió en los meses de enero a marzo, tiempo en el cual no estuvo vigente la medida, aunque el combustible bajó de US \$0.80 el galón, aduciendo sobrecostos por más de US \$9 millones.</p>	<p>Revisar la Res. 839 del 13 de marzo de 2003: Analizar la conveniencia y viabilidad de la solicitud de ATAC para prorrogar el cobro del sobrepago por combustible, analizando la posibilidad de eliminar otros sobrepagos.</p>



## COMPETITIVIDAD (2)

TEMA	ACCIONES ADELANTADAS	ACCIONES A SEGUIR
2. Importación de repuestos, partes y piezas para el mantenimiento de aeronaves(OMC y COMUNIDAD ANDINA)	En la Organización Mundial del Comercio (OMC) se incluyó como anexo 4 al mismo, un Convenio Plurilateral sobre el Comercio de Aeronaves, Partes y Piezas, al cual solicitan que Colombia se adhiera.	Gestionar ante Minhacienda y Mincomercio que Colombia estudie la conveniencia de adherirse a dicho Acuerdo.
	A través de la Comunidad Andina, se ha solicitado que se reduzcan a cero los aranceles de los bienes aeronáuticos, que en su mayoría no se producen en la región, en el marco de la declaración de Presidentes andinos del 30 de enero de 2002 en Santa Cruz.	Gestionar ante Minhacienda y Mincomercio que Colombia estudie la reducción de los aranceles más sensibles para el sector.
	Tanto en las ofertas de la Nueva Ronda de Negociaciones de la OMC como en las actuales negociaciones del ALCA se libere el comercio de aeronaves partes y piezas.	Gestionar ante Minhacienda y Mincomercio que Colombia estructure una propuesta al respecto.



## COMPETITIVIDAD (3)

TEMA	ACCIONES ADELANTADAS	ACCIONES A SEGUIR
3. Arrendamiento de Aeronaves	<p>El Ministerio de Transporte y la Aerocivil elaboraron el Proyecto de ley y exposición de motivos para la adopción del Convenio Internacional sobre Intereses Internacionales en Equipo Móvil, y en particular un Protocolo sobre Equipo Aeronáutico, el cual se encuentra actualmente en la Cancillería pendiente de ser presentado para su aprobación al Congreso de la República. ATAC envió copia auténtica de los textos y solicitó su aplicación provisional por ser un Convenio de contenido económico y posterior trámite ante el Congreso de la República.</p>	<p>Gestionar ante la Cancillería la adhesión al Convenio para su aplicación provisional y presentar el proyecto de Ley para su aprobación en el Congreso de la República</p>



## COMPETITIVIDAD (4)

TEMA	ACCIONES ADELANTADAS	ACCIONES A SEGUIR
4. Fondo de garantías para la Aviación/sobrecostos por seguros	<p>En el año 2001, se trabajó un proyecto de ley conjuntamente con los Ministerios de Transporte, de Hacienda y la Aerocivil, planteando alternativas para la creación de un fondo parafiscal que permitiera recaudar recursos adicionales para atender los sobrecostos por seguros de terrorismo y los gastos de seguridad.</p>	<p>Revisar y ajustar a las condiciones económicas y financieras actuales de la industria el proyecto de ley para la creación de un Fondo y una cuota que pueda destinarse a las necesidades de financiación y al otorgamiento de las garantías y préstamos que pueden llegar a requerir la industria aérea.</p>
	<p>La OACI presentó en su pasada Asamblea una propuesta de crear una entidad multilateral, sin ánimo de lucro, que proporcionaría las coberturas de seguro requeridas por la industria. Colombia, a través de la Aeronáutica Civil ya manifestó su interés de participar en este esquema.</p>	<p>Es necesario tramitar una ley para que Colombia pueda otorgar las garantías soberanas exigidas por el fondo propuesto por la OACI. Se debe evaluar si dicha ley se incluiría en el fondo de garantías o se elaboraría una ley aparte para este tema.</p>
	<p>Aerocivil expidió las resoluciones 5277/01, 3842/01, 1148/02, 1541/02 y 4822/02 autorizando un incremento máximo en las tarifas de transporte regular nacional e internacional, como un cobro adicional aplicable por trayecto, sobre las tarifas autorizadas, con el objeto de que las aerolíneas puedan cubrir los costos adicionales e imprevistos en las primas de seguros.</p>	<p>Es necesario revisar la continuidad del cobro de la sobretarifa por seguros de terrorismo, considerando la compatibilidad con otras medidas como la sobretarifa por combustible.</p>



## COMPETITIVIDAD (5)

TEMA	ACCIONES ADELANTADAS	ACCIONES A SEGUIR
5. Costos de las tripulaciones	Con la asociación de Auxiliares y representantes de las Aerolíneas, desde el año pasado se ha venido trabajando en un proyecto de resolución sobre las reglas aplicables a las auxiliares de vuelo.	Revisar que el proyecto se ajuste a los estándares internacionales, teniendo en cuenta el concepto técnico del Comité de factores humanos.
	ATAC y las aerolíneas presentaron a la Aeronáutica Civil y a la Presidencia de la República unas propuestas sobre productividad del personal aeronáutico.	Revisar las propuestas presentadas por las aerolíneas en relación con la flexibilización del régimen aplicable al personal aeronáutico, con la participación de otras partes interesadas, y tomar una decisión con fundamento técnico.



## COMPETITIVIDAD (6)

TEMA	ACCIONES ADELANTADAS	ACCIONES A SEGUIR
6. Costos por uso de la infraestructura (Aeronáuticos y aeroportuarios)	<p>La Aerocivil contrató un estudio cuyo objetivo es desarrollar y mantener un modelo de costos para los servicios de navegación aérea y desarrollar un sistema para la determinación de tarifas.</p>	<p>Agilizar la terminación del estudio, analizar los diferentes escenarios y estructurar la aplicación de los resultados, en el sector.</p>
	<p>En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, la actual política busca promover la participación del sector privado, público o mixto en el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria del país, para lograr mayores efectos multiplicadores en los indicadores de tipo económico y social, al igual que en el desarrollo sostenible y territorialmente equitativo. En cuanto al aeropuerto de Bogotá, ATAC ha insistido en la necesidad de recuperar la unidad económica del aeropuerto para estudiar la viabilidad del proyecto, y además tener en cuenta al usuario final (aerolíneas - pasajero) para evitar el aumento de los cobros.</p>	<p>Garantizar la estabilidad de los ingresos netos obtenidos actualmente, de manera que Aerocivil mejore su nivel de ingresos netos a ser aplicados en aquellos aeropuertos que no sean objeto de concesión o entrega en administración. Garantizar la ejecución de los planes de inversión del Sistema aeroportuario y optimizar los niveles del servicio sin que esto se refleje en costos exagerados para los usuarios de la infraestructura. Garantizar la protección al usuario, los niveles de tarifas y precios, el servicio a los usuarios, y estudiar otros mecanismos de administración eficiente de aeropuertos con base en la experiencia internacional.</p>



## COMPETITIVIDAD (7)

TEMA	ACCIONES ADELANTADAS	ACCIONES A SEGUIR
7. Categorización aeropuertos de Bogotá y Rionegro	La Aerocivil adelantó en el aeropuerto El Dorado de Bogotá las gestiones necesarias para elevarlo a Categoría II. Falta que las aerolíneas capaciten al personal y utilicen las ventajas que ofrece la categoría.	Las aerolíneas deben cumplir los requisitos necesarios para la operación bajo la categoría II.
8. Costos de Distribución	La Aerocivil expidió la Resolución 858 del 7 de marzo de 2002, fijando una comisión mínima para las Agencias de Viajes del 8% para la venta de pasajes internacionales. Las aerolíneas han solicitado revisar el tema para ajustarlo a las tendencias internacionales. Los agentes por su parte han solicitado que se mantenga en un mínimo del 10%. Actualmente se está a la espera de un proceso de concertación que se adelanta a instancias de la Aerocivil.	Dependiendo de los resultados del proceso de concertación, definir los términos de referencia y destinar los recursos para la contratación de un estudio sobre la estructura de costos de la intermediación en la venta de pasajes para contar con elementos para regular técnicamente este tema.
	Actualmente se analiza la propuesta, para ventas por internet, como otro mecanismo de distribución alternativo a la venta directa, venta a través de los agentes.	Establecer un grupo de trabajo Definir la viabilidad y requisitos para establecer mecanismos que faciliten las ventas por internet.





## COMPETITIVIDAD (8)

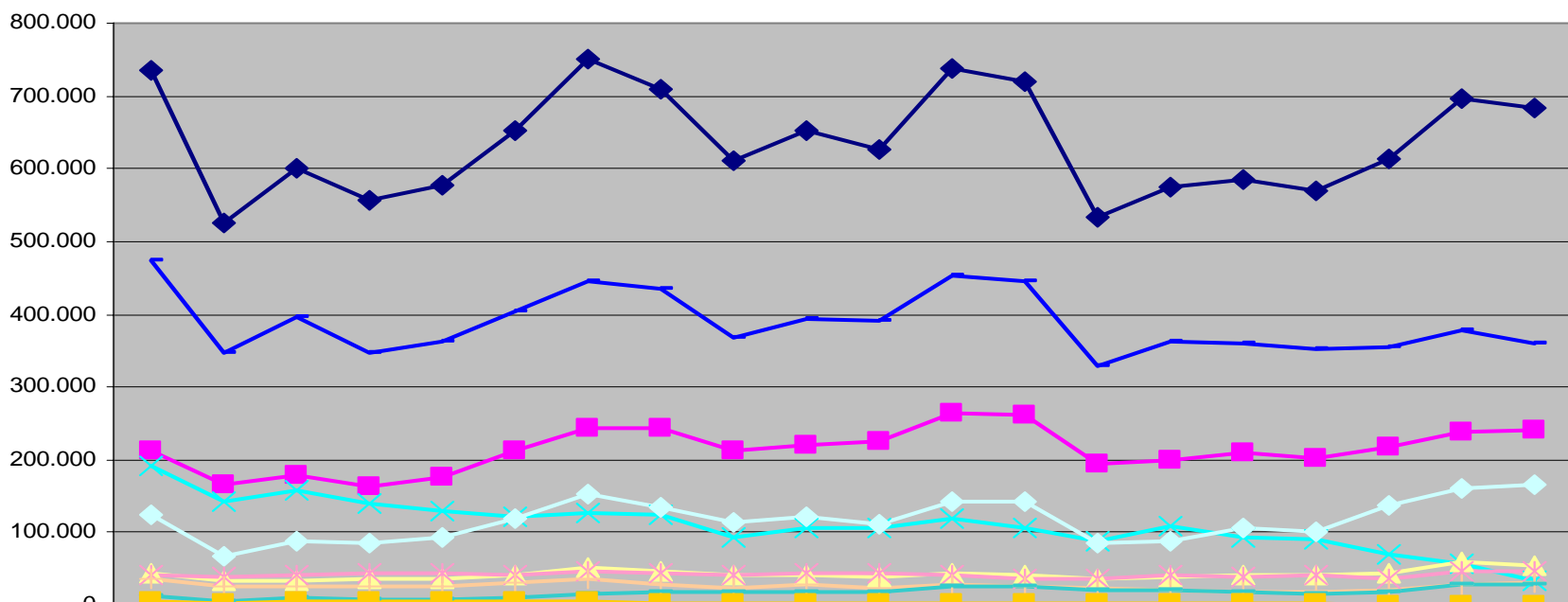
TEMA	ACCIONES ADELANTADAS	ACCIONES A SEGUIR
9. Empresa Satena	Satena es una empresa que si bien no recibe subsidios directos por parte del Estado si tiene una serie de prerrogativas que le permiten tener ventajas competitivas frente a las aerolíneas comerciales colombianas.	Satena debe adecuarse no sólo a las condiciones de acceso al mercado sino a las de inspección y vigilancia de la Aeronáutica Civil, por su calidad de operador comercial. Es necesario revisar las propuestas de adecuación institucional de la empresa para orientarla a a los objetivos para los que fue creada.
10. Aduanas	El Gobierno Nacional está estructurando una nueva reforma aduanera para otorgar mayor competitividad a los sectores productivos del país, y para prepararse para la Unión Aduanera Andina. ATAC presentó ante la DIAN una serie de propuestas para garantizar una importación y exportación más ágil del material aeronáutico, y agilizar el trámite de la carga, propuesta que actualmente esta en estudio.	Estudiar y gestionar ante la DIAN la adopción de las medidas propuestas por el sector con el objeto que sean incluidas en la reforma aduanera.
11. Análisis y Revisión aspectos financieros de Aerolíneas	La Superintendencia de Transporte y Puertos está elaborando un análisis de los aspectos financieros de las Aerolíneas.	Es necesario contar con los resultados de los análisis para cada una de las aerolíneas de mayor participación en el mercado incluyendo recomendaciones sobre medidas internas para el mejoramiento de su gestión.



# AERONÁUTICA CIVIL

## EVOLUCION RECIENTE DEL MERCADO COLOMBIANO

PASAJEROS NACIONALES POR EMPRESAS 2002 - 2003 (AGOSTO)



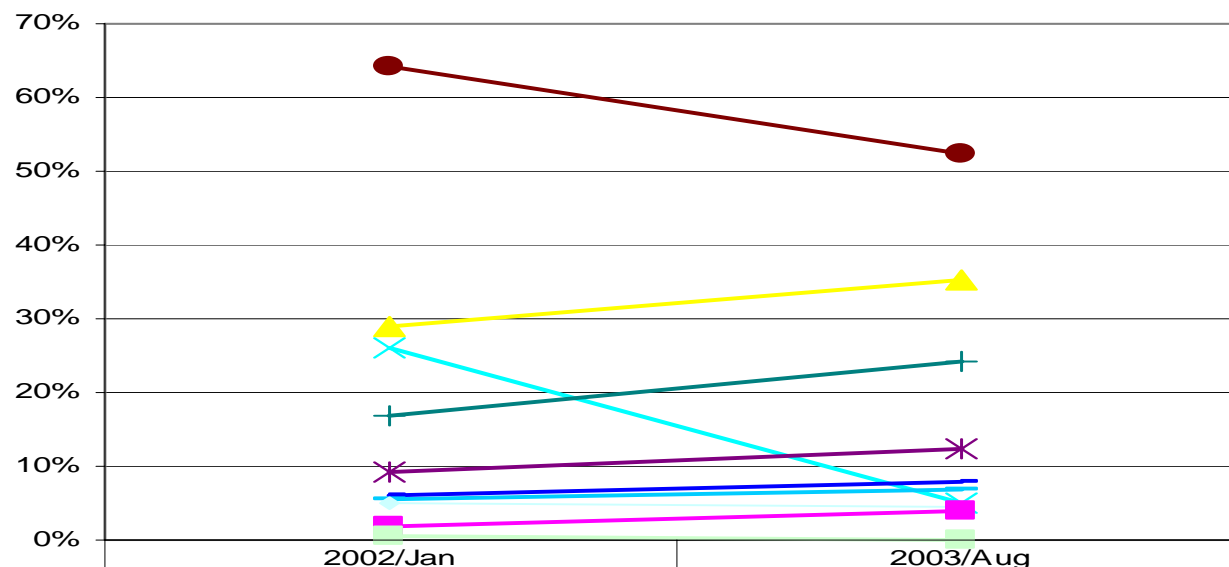
	2002/J an	2002/F eb	2002/M ar	2002/A pr	2002/M ay	2002/J un	2002/J ul	2002/A ug	2002/S ep	2002/O ct	2002/N ov	2002/D ec	2003/J an	2003/F eb	2003/M ar	2003/A pr	2003/M ay	2003/J un	2003/J ul	2003/A ug
TOTALNAL	735.619	525.087	599.442	555.344	576.543	651.503	751.251	708.780	610.539	651.250	627.797	738.345	720.059	533.196	575.833	584.410	569.575	613.893	695.822	683.210
AVA	213.098	166.481	179.800	163.038	176.708	213.247	242.075	243.437	212.251	221.077	226.058	263.322	262.050	193.201	198.476	209.444	202.743	216.825	239.280	240.895
AES	19.1612	142.269	158.020	139.063	129.855	122.134	126.327	123.605	92.020	106.915	105.420	117.871	107.419	87.510	108.500	92.485	90.759	70.523	57.821	33.563
ALIANZA SUMMA	473.255	348.121	394.955	347.924	361.419	402.756	445.421	435.033	368.553	393.313	391.162	453.078	445.511	329.701	362.227	358.785	352.628	353.993	376.999	358.636
RPB	123.795	67.924	89.003	85.642	93.987	120.221	152.029	133.427	114.700	121.847	110.357	142.635	141.518	86.553	87.481	104.972	100.351	138.081	159.280	164.747
NSE	43.771	33.033	34.458	36.015	37.538	41.063	50.697	45.393	40.581	42.128	38.385	43.632	42.185	35.561	39.342	41.070	40.887	44.029	58.917	54.106
ARE	40.546	39.478	41.299	45.199	44.023	42.267	47.206	44.004	41.901	43.742	42.811	42.438	36.447	36.950	42.484	38.839	41.370	36.746	45.661	47.359
ICT	35.892	26.883	25.502	27.118	26.947	30.419	35.257	27.747	23.893	28.324	23.405	28.323	24.652	22.080	20.156	19.079	18.061	21.918	27.474	30.755
WCW	13.999	6.222	10.083	8.824	8.740	10.618	16.086	19.355	17.372	18.227	18.329	24.799	27.152	20.125	21.647	19.374	14.478	19.126	27.491	27.607
ATK	4.362	3.427	4.143	4.623	3.890	4.160	4.555	3.822	3.539	3.670	3.349	3.441	2.595	2.227	2.497	2.292	1.801	0	0	0



# AERONÁUTICA CIVIL

## EVOLUCION RECIENTE DEL MERCADO COLOMBIANO

PARTICIPACION MERCADONACIONAL 2002 - 2003 (AGOSTO)



	2002/Jan	2003/Aug
▲ % PART AVA	29%	35%
✕ %PART AES	26%	5%
* %PART SAM	9%	12%
● %PART ALIANZA SUMMA	64%	52%
+ %PART RPB	17%	24%
— %PART NSE	6%	8%
— %PART ARE	6%	7%
○ %PART ICT	5%	5%
■ %PART WCW	2%	4%
■ %PART ATK	1%	0%

# POLITICA DE ACCESO AL MERCADO NACIONAL

- La discusión sobre la política de acceso al mercado es un tema con alto componente “emocional” e ideológico
- Consideramos que no hay verdades absolutas (caso del transporte marítimo)
- El Gobierno Nacional quiere lograr un “balance” de intereses





# EVOLUCION DE LA POLITICA DE ACCESO AL MERCADO NACIONAL

- Antes de 1990: Gran control sobre el acceso al mercado nacional
- 1990 – 1993: Cambios para “liberalizar” el mercado (en tarifas, frecuencias y facilidad para crear empresas)
- 1993 (finales) –2000: Se introducen algunas restricciones, dosificando la oferta
- 2000 – 2003: Retorno a mayor libertad de acceso al mercado nacional

# INICIA LA REVISION DE LA POLITICA AEROCOMERCIAL

- (Dic/01) Res. 4888 aprueba lo que hoy se conoce como “Alianza Summa”
- (Mar/03) Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo
- (Ago/03) Primer Simposio colombiano sobre política aerocomercial



# PRIMER PASO: G.E.P.A. DE SEPTIEMBRE 19 DE 2003

- Se decidió intervenir el mercado nacional para reorganizarlo buscando la racionalización de la oferta.
- Se garantiza la competencia, pero se limita el número de operadores según el tamaño de los mercados.
- Se efectuará un seguimiento permanente de los mercados para evitar que se afecten los usuarios y la competencia.
- Se aprobaron aproximadamente el 30% nacional y 95% internacional de las solicitudes.



## CUADRO DE RUTAS

Rutas sobre cuya demanda es superior a 400.000 pasajeros

			RUTAS APROBADAS	
ruta	Total pasajeros año 2002	OPERADORES ACTUALES	Empresa	Fecha
BOG-MDE-BOG	999.662	Avianca, Aerorepublica y West Caribbean	UNIVERSAL	may-03
BOG-CLO-BOG	947.943	Avianca, Aerorepublica e Inter	WEST	may-03
			ESTELAR	may-03
			UNIVERSAL	may-03
BOG-CTG-BOG	555.748	Avianca, Aerorepublica e Inter	SAM	jun-03
			UNIVERSAL	may-03
BOG-BAQ-BOG	446.209	Avianca, Aerorepublica	UNIVERSAL	may-03





# AERONÁUTICA CIVIL

## CUADRO DE RUTAS

Rutas sobre cuya demanda esta entre 399.999 y 100.000 pasajeros

ruta	Total pasajeros año 2002	OPERADORES ACTUALES	RUTAS APROBADAS	
			Empresa	Fecha
BOG-BGA-BOG	323.831	Avianca/Sam y Aerorepublica	ESTELAR	may-03
			UNIVERSAL	may-03
BOG-SMR-BOG	281.399	Avianca/Sam y Aerorepublica	UNIVERSAL	may-03
BOG-PEI-BOG	256.108	Avianca	INTER	sep-02
			ESTELAR	may-03
			UNIVERSAL	may-03
BOG-ADZ-BOG	240.371	Sam y Aerorepública; Inter opera BOG-CTG-ADZ	UNIVERSAL	may-03
BOG-MTR-BOG	159.288	Sam y Aerorepública	WEST CARIBBEAN	Sept.03
BOG-CUC-BOG	158.946	Sam e Inter	ESTELAR	may-03
			UNIVERSAL	may-03
CLO-MDE-CLO	148.446	Avianca/Sam y West Caribbean		
BOG-MZL-BOG	138.969		WEST	jun-03
			AIRES	Sept.03
			AVIANCA	Sept.03
EOH-APO-EOH	118.062	Aires	ADA	jun-03
			WEST CARIBBEAN	Sept.03
ADZ-CLO-ADZ	116.431	Inter y Aerorepublica	UNIVERSAL	may-03
CTG-MDE-CTG	105.229	Sam	AEROREPUBLICA	Sept.03
BOG-AXM-BOG	104.589	Avianca	ESTELAR	jun-03
			WEST CARIBBEAN	Sept.03



# AERONÁUTICA CIVIL

## CUADRO DE RUTAS

Rutas sobre cuya demanda es inferior a 99.999 pasajeros

ruta	Total pasajeros año 2002	OPERADORES ACTUALES	RUTAS APROBADAS	
			Empresa	Fecha
BOG-NVA-BOG	99.736	Inter y Aires	ESTELAR	may-03
BOG-PSO-BOG	95.613	Avianca		
ADZ-MDE-ADZ	94.538	Aerorepública		
BOG-IBE-BOG	80.992	Aires	ESTELAR	Sept.03
CLO-CTG-CLO	80.084	Aerorepublica		
EOH-UIB-EOH	79.166	Aires y West Caribbean		
BOG-VVC-BOG	78.668	Aires	ESTELAR	may-03
EOH-MTR-EOH	77.847	Aires y West Caribbean		
BOG-EYP-BOG	75.308	Aires		
		Aerotaca - Reiniciará a finales de octubre de 2003.		
EOH-PEI-EOH	69.325	Aires	AVIANCA	Sept.03
BAQ-MDE-BAQ	60.673	Sam		
CLO-PSO-CLO	55.088	Sam e Inter		
ADZ-CTG-ADZ	49.245	Inter opera BOG-CTG-ADZ y Aerorepublica realiza el ADZ-CTG-CLO		
ADZ-PVA-ADZ	45.368	West Caribbean		
MDE-SMR-MDE	44.788	Sam		
BOG-AUC-BOG	44.252		AEROTACA	Jun.-03
			WEST CARIBBEAN	Sept.-03
EOH-CAQ-EOH	43.792	West Caribbean	ADA	jun-03
CUC-BGA-CUC	43.153	Sam	AIRES	jul-02
BOG-RCH-VUP-B	47.188	Sam e Inter	Aerotaca	jun-03
BOG-PPN-BOG	41.516		ESTELAR	may-03
NVA-FLA-NVA	37.105	Inter y Aires	AIRES	Sept.-03
BOG-LET-BOG	36.307	Aerorepublica	UNIVERSAL	may-03



# AERONÁUTICA CIVIL

## CUADRO DE RUTAS

<b>EOH-MZL-EOH</b>	34.571		ADA	jun-03
			AIRES	Jul.02
<b>BOG-EJA-BOG</b>	33.958	Avianca	AEROTACA	Sept.-03
<b>TCO-CLO-TCO</b>	33.773	Sam	ESTELAR	Sept.-03
<b>EOH-BGA-EOH</b>	32.825	Aires	Aerotaca	jun-03
<b>EOH-CUC-EOH</b>	32.253	West Caribbean	Aerotaca	jun-03
<b>BAQ-MTR-BAQ</b>	25.940	Aires y West Caribbean		
<b>BOG-UIB-BOG</b>	22.608		WEST	jun-03
			AIRES	Sept.-03
<b>EOH-AXM-EOH</b>	21.367	West Caribbean	ADA	jun-03
			AIRES	jul-02
<b>BOG-SJE-BOG</b>	20.275			
<b>CTG-MTR-CTG</b>	19.980	Aires y West Caribbean		
<b>BAQ-VUP-BAQ</b>	19.053	Aires		
<b>EOH-PBE-EOH</b>	18.690	West Caribbean	ADA	jun-03
<b>EOH-OTU-EOH</b>	18.163	West Caribbean	ADA	Sept.-03
<b>EOH-IBE-EOH</b>	17.570	Aires		
<b>CTG-CUC-CTG</b>	14.699	Sam		
<b>EOH-IGO-EOH</b>	10.824	West Caribbean		
<b>BGA-EYP-BGA</b>	10.460	Aerotaca	AIRES	Sept.-03
<b>VVC-SJE-VVC</b>	9.603		AIRES	may-03
			ESTELAR	Sept.-03
<b>IBE-NVA-IBE</b>	8.627	Aires		
<b>PUU-IPI-PUU</b>	8.545	Aires		
<b>CLO-PEI-CLO</b>	8.040	Aires		
<b>EOH-EBG-EOH</b>	6.749	West Caribbean	ADA	jun-03
<b>IBE-PEI-IBE</b>	6.392	Aires		
<b>EOH-CZU-EOH</b>	4.996	Aires	ADA	Sept.-03
<b>CTG-CZU-CTG</b>	4.895	Aires		
<b>NVA-PUU-NVA</b>	4.176	Aires		
<b>BOG-CZU-BOG</b>	3.872	Aires	ESTELAR	Sept.-03
<b>CLO-IPI-CLO</b>	2.968	Aires	ESTELAR	Sept.-03
<b>CTG-BAQ-CTG</b>	1.862	Aires		
<b>EOH-TRB-EOH</b>	0	West Caribbean	ADA	jun-03
<b>BOG-TULUA-BOG</b>	0		AEROTACA	Sept.-03



## CUADRO DE RUTAS

Rutas sobre cuya demanda esta entre 399.999 y 100.000 pasajeros

ruta	Total pasajeros año 2002		RUTAS APROBADAS	
			Empresa	Fecha
BOG-BGA-BOG	323.831	Avianca/Sam y Aerorepublica	ESTELAR	may-03
			UNIVERSAL	may-03
BOG-SMR-BOG	281.399	Avianca/Sam y Aerorepublica	UNIVERSAL	may-03
BOG-PEI-BOG	256.108	Avianca	INTER	sep-02
			ESTELAR	may-03
			UNIVERSAL	may-03
BOG-ADZ-BOG	240.371	Sam y Aerorepública; Inter opera BOG-CTG-ADZ	UNIVERSAL	may-03
BOG-MTR-BOG	159.288	Sam y Aerorepública	WEST CARIBBEAN	Sept.03
BOG-CUC-BOG	158.946	Sam e Inter	ESTELAR	may-03
			UNIVERSAL	may-03
CLO-MDE-CLO	148.446	Avianca/Sam y West Caribbean		
BOG-MZL-BOG	138.969		WEST	jun-03
			AIRES	Sept.03
			AVIANCA	Sept.03
EOH-APO-EOH	118.062	Aires	ADA	jun-03
			WEST CARIBBEAN	Sept.03
ADZ-CLO-ADZ	116.431	Inter y Aerorepublica	UNIVERSAL	may-03
CTG-MDE-CTG	105.229	Sam	AEROREPUBLICA	Sept.03
BOG-AXM-BOG	104.589	Avianca	ESTELAR	jun-03
			WEST CARIBBEAN	Sept.03

# OTROS ELEMENTOS EN REVISION



- Se analizan modificaciones a los RAC para seguir regulando la oferta
- Se trabaja sobre sistemas de información para disponer de mayor información sobre la salud de la industria y el comportamiento del mercado
- Se analiza una posible regulación de la salida del mercado
- Se analizan modificaciones a la regulación tarifaria
- Se trabaja sobre mayores avances en materia de protección a los usuarios

## EN CONCLUSION

- El reto a largo plazo debe ser el de generar el ambiente para que nuestra industria aérea sobreviva y sea competitiva
- El gobierno nacional revisó su política de acceso al mercado nacional con el fin de racionalizar la oferta dentro del mercado, pero no debe caerse en la trampa de que la supervivencia de la industria dependa exclusivamente de la protección de los mercados.

