

Recomendaciones sobre lineamientos de política aerocomercial Internacional de pasajeros y carga

Oficina de Regulación Económica
Bogotá D.C. abril de 2009

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION

1. ASPECTOS MACROECONÓMICOS
2. EL MERCADO AÉREO DE PASAJEROS EN COLOMBIA
 - 2.1 Evolución Reciente
 - 2.2 Proyecciones
3. ASPECTOS COMERCIALES AÉREOS INTERNACIONALES
 - 3.1 Convenios Aéreos Comerciales.
 - 3.2 Regulación Económica
 - 3.2.1 Acceso al mercado
 - 3.2.2 Tarifas
 - 3.2.3 Capacidad y Derechos de Tráfico
4. FACTOR DE OCUPACIÓN PRINCIPALES RUTAS INTERNACIONALES
5. EVOLUCIÓN ACUERDOS BILATERALES 2004 – 2008
6. TURISMO, COMERCIO Y COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO.
 - 6.1 Turismo
 - 6.2 Acuerdos Comerciales Internacionales
 - 6.3 Competitividad
7. TENDENCIAS EN EL MUNDO
 - 7.1 Región Latinoamérica
8. NUEVO ENFOQUE
 - 8.1 Latinoamérica
 - 8.2 Estados Unidos
 - 8.3 Europa
9. RECOMENDACIONES SOBRE LINEAMIENTOS DE POLÍTICA AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGA

INTRODUCCION

La Política Aérea Comercial, es el conjunto de acciones y decisiones del Gobierno orientadas a dirigir el curso de la aviación comercial, principalmente en lo referente al desarrollo del mercado de transporte aéreo, en sus variables regulatorias básicas: las condiciones de acceso y la determinación de los precios.

La Ley colombiana divide las actividades comerciales de aviación, denominadas "servicios aéreos comerciales" en dos grandes grupos: Los de transporte aéreo y los de trabajos aéreos especiales. En este caso se hará referencia al primero de ellos, el servicio del transporte aéreo en Colombia, y en particular al transporte aéreo de pasajeros internacionales. Respecto a la política de acceso a los mercados para el transporte regular de pasajeros nacionales se realizará una revisión de la misma ya que fue establecida en el Consejo Directivo de Aerocivil del 25 de enero de 2006, presidido por el Señor Ministro de Transporte y adoptada en la sesión 33 del 1 de marzo de 2006 del Grupo Evaluador de Proyectos aerocomerciales GEPA.

A fin de mantener información actualizada, que sirva como referencia al Consejo Directivo en la definición de lineamientos de política, que representen directrices para la negociaciones que debe adelantar la autoridad aeronáutica colombiana, el presente documento examina la evolución del mercado aéreo en Colombia en el período 2000-2008, enfocado principalmente hacia las rutas aéreas internacionales de los servicios mixtos de pasajeros y carga. De esta manera se tendrán mayores elementos de juicio para determinar la necesidad de formular y/o ajustar los criterios de la política de acceso y regulación del mercado de transporte aéreo internacional de Colombia.

Dentro de la política del actual Gobierno se han intensificado las negociaciones de comercio exterior, como una estrategia para mantener el crecimiento de la economía colombiana, aumentar los niveles de competitividad y dar especial énfasis a la promoción del turismo como actividad fundamental, entre otras. Por tanto se hace necesario asegurar el fortalecimiento del transporte aéreo, como medio necesario para el desarrollo de estas actividades de manera que se generen condiciones que faciliten el intercambio comercial, los flujos de turismo, los viajes de negocios, la conectividad de las regiones y la inserción de Colombia en el mundo, en concordancia con las directrices estratégicas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo y la formulación y adopción de políticas de regulación trazadas por el Ministerio de Transporte conjuntamente con la Dirección General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica

1. ASPECTOS MACROECONÓMICOS

La economía colombiana creció aceleradamente durante el período 2003 – 2007 impulsada por las políticas macroeconómicas estables, el crecimiento del comercio y la reducción de los problemas de seguridad; al cierre del año 2008 mostró una desaceleración en el marco de la crisis económica global. El Producto Interno Bruto ha registrado crecimientos bastante fuertes en los últimos seis (6) años pasando de un crecimiento del 2.18% en el año 2001 a 7.54% en el año 2007. En El año 2008 registró un crecimiento moderado del 2.54%. La participación del sector transporte dentro del total del PIB de la economía ha fluctuado entre el 4.07 y 4.12% tal como se observa en la tabla 1:

TABLA 1

Año	PIB TOTAL			PIB TRANSPORTE	PIB TRANSPORTE / PIB TOTAL (%)	INFLACION
	Mill \$ Corrientes	Mill \$ Constantes 2000	Crecimiento	Mill \$ Constantes 2000		
2000	196.373.851	196.373.851	-	8.089.993	4,12	8,75
2001	213.582.653	200.657.109	2,18	8.199.883	4,09	7,65
2002	232.933.484	205.591.281	2,46	8.369.688	4,07	6,99
2003	263.887.767	215.073.655	4,61	8.818.308	4,10	6,49
2004	299.066.590	225.104.157	4,66	9.316.547	4,14	5,50
2005	335.546.939	237.982.297	5,72	9.945.761	4,18	4,85
2006	383.322.872	254.505.548	6,94	10.434.287	4,10	4,48
2007	431.839.018*	273.710.257*	7,54	11.273.981	4.12	5,69
2008	476.713.479*	280.633.006*	2.53	11.543.689	4.11	7.67

*datos provisionales

FUENTE : Página web del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE.

El PIB del sector transporte está conformado por los servicios de transporte terrestre (carretera y ferrocarril), fluvial, aéreo y otros servicios de transporte complementarios y auxiliares). Es necesario destacar la alta participación del transporte terrestre que para el año 2008 fue del 71.8 % aproximadamente, seguido por el transporte aéreo que ha mantenido una participación que fluctúa entre el 12.7 % y 11.9% para el último año de análisis.

Con relación a los servicios de transporte complementarios y auxiliares que están constituidos por los servicios de carga y descarga de contenedores; almacenamiento; ayuda a la navegación; auxiliares del transporte (ventas,

reservas, equipajes); explotación de carreteras, puentes, túneles, puertos, aeropuertos y vías de navegación; estacionamiento; practicaaje y atraque; salvamento y reflotación de embarcaciones; control tráfico aéreo; mantenimiento y conservación de naves, aeronaves y vehículos; agencias de viajes, organización y guías de turismo; agenciamiento de transporte de carga, la participación es del 14.45% en el año 2008 con tendencia a subir.

El transporte fluvial registra la más pequeña participación con el 1.83% en el año 2008 y muestra en el período 2000 -2008 una tendencia a mejorar. El análisis anterior se muestra en la tabla 2:

TABLA 2
PIB TRANSPORTE
Millones de precios constantes

Año	PIB TOTAL Millones \$ Constantes 2000	PIB TRANSP ORTE TOTAL	Vari ació n %	Servicios de Transporte Terrestre	Participa ción (%)	Servicios de Transpor te por agua	Partici pació n (%)	Servicios de transporte aéreo	Partici pació n (%)	Servicios de Transporte complemen tarios y auxiliares	Participa ción (%)
2000	196.373.8	8.089.9	-	5.990.378	74,05	126.829	1,57	1.027.792	12,70	944.994	11,68
2001	200.657.1	8.199.8	1,36	6.037.368	73,63	120.499	1,47	1.036.920	12,65	1.005.096	12,26
2002	205.591.2	8.369.6	2,07	6.138.945	73,35	122.401	1,46	1.046.375	12,50	1.061.967	12,69
2003	215.073.6	8.818.3	5,36	6.449.859	73,14	167.446	1,90	1.078.574	12,23	1.122.429	12,73
2004	225.104.1	9.316.5	5,65	6.763.664	72,6	190.563	2,05	1.137.407	12,21	1.224.913	13,15
2005	237.982.3	9.945.7	6,75	7.274.724	73,14	204.782	2,06	1.135.867	11,42	1.330.388	13,38
2006	254.505.5	10.434.3	4,91	7.456.976	71,46	189.666	1,82	1.313.721	12,59	1.473.924	14,13
2007	273.710.2*	11.273.9	8,04	8.153.997	72,33	210.154	1,86	1.331.924	11,81	1.577.906	14,00
2008	280.633.0*	11.543.7	2,39	8.286.746	71,78	210.868	1,83	1.377.325	11,93	1.668.750	14,45

*Datos provisionales

FUENTE : Página web del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE.

La serie del PIB se trabajó con la nueva base año 2000

SIGLAS: PIB: Producto Interno Bruto Mill: Millones.

El sector de la aviación ha desempeñado un rol significativo en el soporte del fuerte crecimiento económico de épocas recientes en Colombia. El transporte aéreo representó aproximadamente el 0.5% del PIB colombiano en los años 2007y 2008, aunque su papel en su contribución al crecimiento económico a través de otros sectores significa que su aporte total indica que su aporte total sería mayor.

El transporte aéreo proporciona un vínculo esencial entre Colombia y la economía global al crear ganancias económicas más amplias que no se darían si no existiera este modo de transporte. El fuerte crecimiento económico de Colombia atrae cada vez más viajeros de negocios. La mayoría de estos viajeros requieren servicios aéreos extendidos, eficientes y confiables.

2. EL MERCADO AEREO INTERNACIONAL DE PASAJEROS EN COLOMBIA

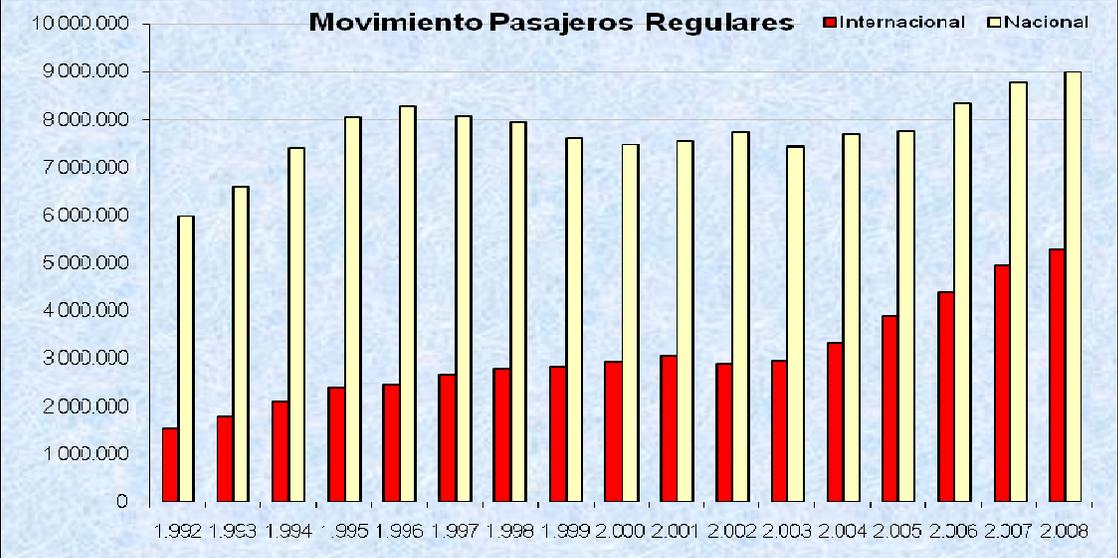
2.1 Evolución Reciente

TRANSPORTE AEREO REGULAR												
ORIGEN - DESTINO (No incluye pasajeros en tránsito y/o conexión)												
AÑO	INTERNACIONAL				NACIONAL				TOTAL			
	PASAJEROS		CARGA Y CORREO (Tons)		PASAJEROS		CARGA Y CORREO (Ton)		PASAJEROS		CARGA Y CORREO (Ton.)	
	Regulares	Var %	Regulares	Var %	Regulares	Var %	Regulares	Var %	Regulares	Var %	Regulares	Var %
1992	1.553.918		368.472		5.985.442		92.794		7.539.360		461.265	
1993	1.788.020	15,1	380.741	3,3	6.591.108	10,1	112.125	20,8	8.379.128	11,1	492.867	6,9
1994	2.104.489	17,7	407.231	7,0	7.406.075	12,4	143.351	27,8	9.510.564	13,5	550.582	11,7
1995	2.383.274	13,2	408.010	0,2	8.062.555	8,9	142.814	-0,4	10.445.829	9,8	550.824	0,0
1996	2.438.291	2,3	385.477	-5,5	8.294.863	2,9	145.260	1,7	10.733.154	2,8	530.737	-3,6
1997	2.676.959	9,8	470.748	22,1	8.075.545	-2,6	143.630	-1,1	10.752.504	0,2	614.378	15,8
1998	2.788.002	4,1	450.268	-4,4	7.950.308	-1,6	125.146	-12,9	10.738.310	-0,1	575.414	-6,3
1999	2.835.535	1,7	392.288	-12,9	7.613.231	-4,2	139.070	11,1	10.448.766	-2,7	531.358	-7,7
2000	2.924.405	3,1	390.541	-0,4	7.466.330	-1,9	104.340	-25,0	10.390.735	-0,6	494.881	-6,9
2001	3.051.176	4,3	374.832	-4,0	7.559.898	1,3	106.873	2,4	10.611.074	2,1	481.706	-2,7
2002	2.884.135	-5,5	389.998	4,0	7.731.585	2,3	124.733	16,7	10.615.720	0,0	514.731	6,9
2003	2.943.004	2,0	449.302	15,2	7.439.107	-3,8	137.967	10,6	10.382.111	-2,2	587.269	14,1
2004	3.322.699	12,9	504.910	12,4	7.698.304	3,5	138.117	0,1	11.021.003	6,2	643.026	9,5
2005	3.887.262	17,0	546.629	8,3	7.764.426	0,9	146.802	6,3	11.651.688	5,7	693.430	7,8
2006	4.383.282	12,8	563.375	3,1	8.354.011	7,6	152.531	3,9	12.737.293	9,3	715.906	3,2
2007	4.954.920	13,0	517.268	-8,2	8.784.900	5,2	152.006	-0,3	13.739.820	7,9	669.273	-6,5
2008	5.274.481	6,4	511.096	-1,2	8.992.537	2,4	138.572	-8,8	14.267.018	3,8	649.668	-2,9

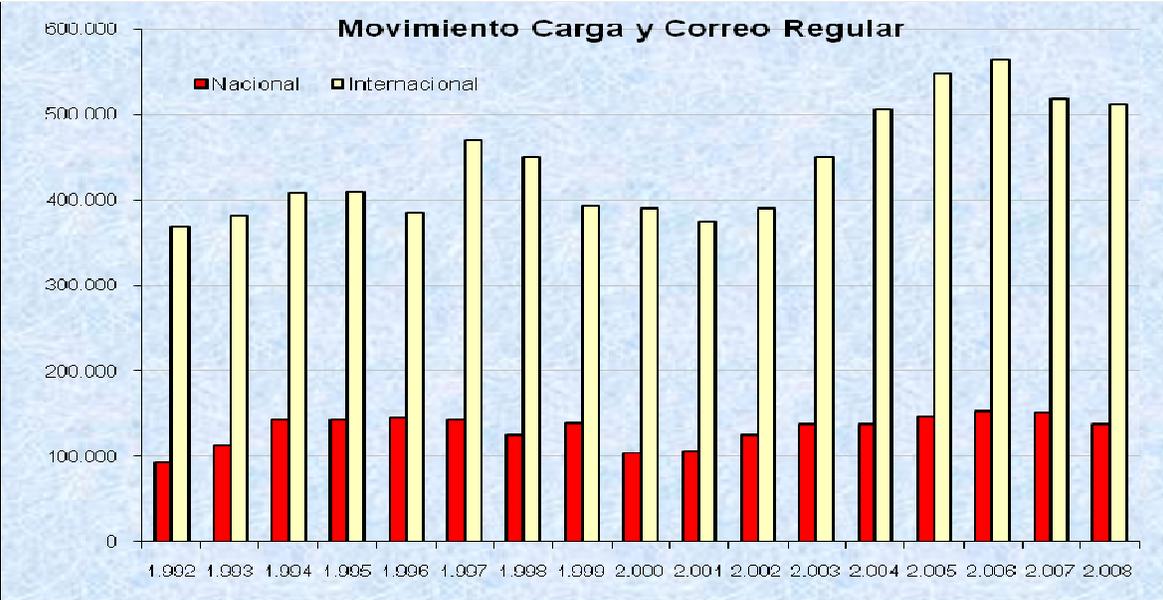
Fuente: Empresas Aéreas

El transporte aéreo regular de pasajeros y carga en Colombia ha tenido variaciones importantes en los últimos diecisiete (17) años. Como se observa en el cuadro anterior, en los últimos años el crecimiento ha sido significativo, en movimiento total de pasajeros (6,2% en el 2004; 5,7% en el 2005; 9,3% en el 2006; 7,9% en el 2007 y 3,8% en el 2008, originado principalmente por el comportamiento internacional que ha crecido a un ritmo acelerado aunque en el último año se registra un descenso en dicho crecimiento. En carga total (nacional e

internacional), después de un crecimiento durante cinco años en el 2007 se genera una reducción del 6,5% en el año 2007 y del 2,9% en el 2008 lo que indica una leve recuperación.



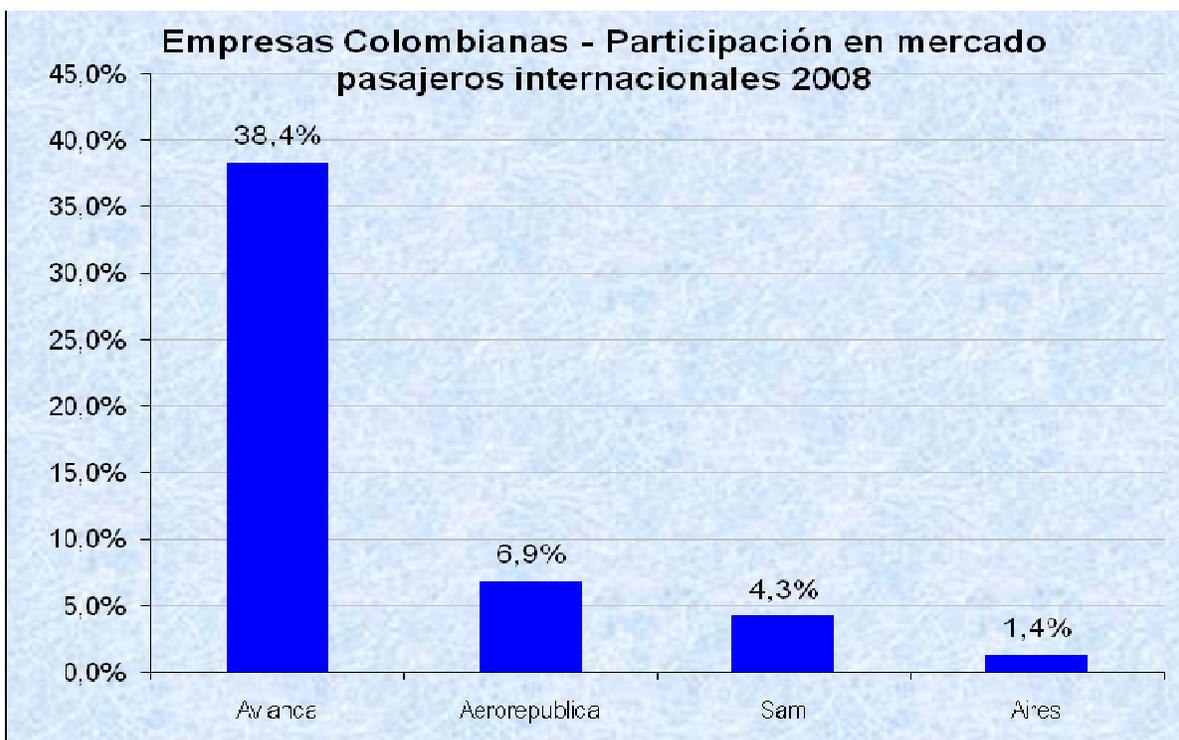
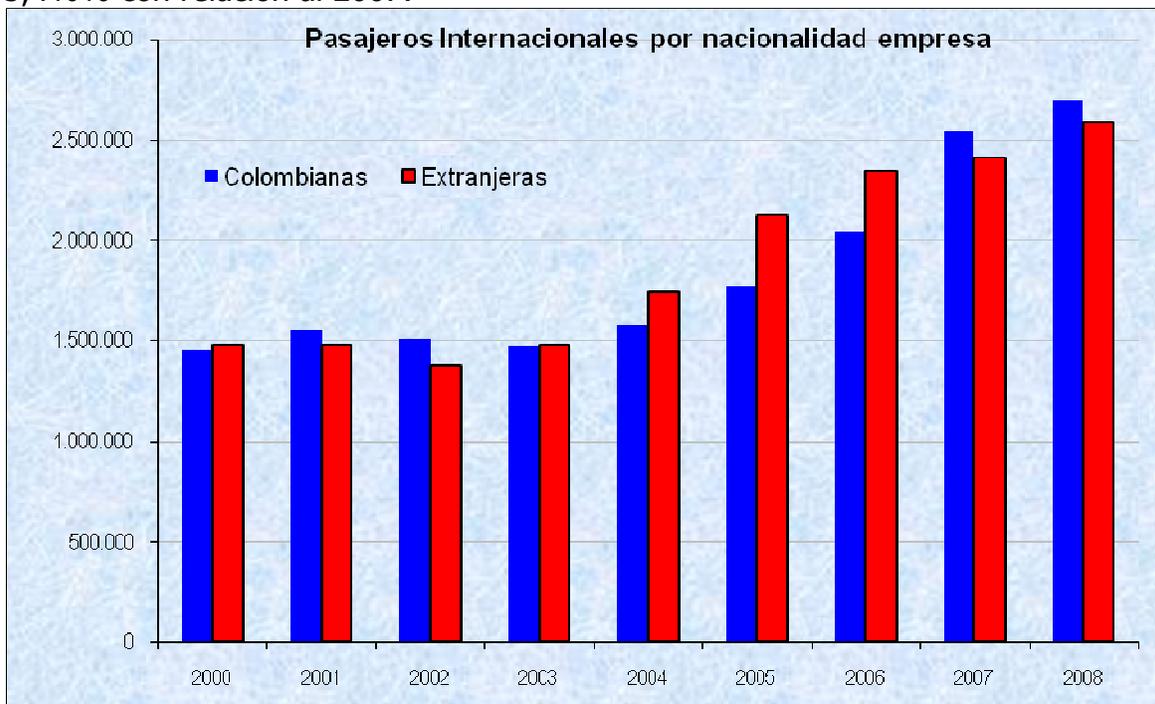
En el período presentado (17 años), el volumen de pasajeros internacionales pasó de 1,5 millones de pasajeros a 5,27 millones. También se enfatiza el crecimiento de pasajeros nacionales que en el 2008 logró superar la cifra record, alcanzada hace 10 años (1996), de 8,29 millones en 698 mil pasajeros, después de 7 años de crisis (1997-2003). En carga, se sigue manteniendo la importancia de la internacional y se destaca el crecimiento del 50% en el período 2001-2006.



PASAJEROS ORIGEN DESTINO									
Fecha	INTERNACIONALES				NACIONALES				TOTAL
	CHARTER	AEROTAX.	REGULAR	TOTAL	CHARTER	AEROTAX.	REGULAR	TOTAL	
2007	178,258	4,072	4,954,920	5,137,250	164,400	285,180	8,784,900	9,234,480	14,371,730
ENE	29,892	171	455,263	485,326	13,193	27,090	736,308	776,591	1,261,917
FEB	15,225	265	336,035	351,525	9,220	20,351	643,896	673,467	1,024,992
MAR	16,914	320	375,534	392,768	9,128	24,103	718,846	752,077	1,144,845
ABR	13,028	131	358,074	371,233	7,773	22,048	661,974	691,795	1,063,028
MAY	7,417	143	364,882	372,442	6,657	22,282	718,124	747,063	1,119,505
JUN	12,770	334	438,671	451,775	19,184	22,394	719,899	761,477	1,213,252
JUL	32,875	505	494,072	527,452	32,785	23,963	769,868	826,616	1,354,068
AGO	20,292	169	452,270	472,731	19,863	24,733	773,412	818,008	1,290,739
SEP	11,769	244	388,448	400,461	11,608	20,621	706,361	738,590	1,139,051
OCT	6,911	303	403,075	410,289	12,430	25,797	760,870	799,097	1,209,386
NOV	4,059	420	406,850	411,329	7,745	20,962	783,663	812,370	1,223,699
DIC	7,106	1,067	481,746	489,919	14,814	30,836	791,679	837,329	1,327,248
2008	134,270	4,003	5,274,481	5,412,754	234,700	373,796	8,992,537	9,601,033	15,013,787
ENE	20,737	583	491,253	512,573	23,889	33,299	757,468	814,656	1,327,229
FEB	8,797	202	377,766	386,765	12,306	27,086	716,503	755,895	1,142,660
MAR	15,707	613	422,025	438,345	20,195	28,226	719,700	768,121	1,206,466
ABR	13,926	191	357,453	371,570	11,469	25,510	696,104	733,083	1,104,653
MAY	8,061	558	398,097	406,716	15,835	31,643	748,086	795,564	1,202,280
JUN	13,413	265	465,489	479,167	16,127	37,435	738,499	792,061	1,271,228
JUL	15,668	346	516,814	532,828	24,078	42,667	793,706	860,451	1,393,279
AGO	10,813	130	503,387	514,330	22,176	33,243	777,953	833,372	1,347,702
SEP	5,555	150	399,068	404,773	12,250	29,895	720,322	762,467	1,167,240
OCT	6,545	271	436,351	443,167	20,030	31,453	791,196	842,679	1,285,846
NOV	4,415	141	411,731	416,287	19,082	24,593	737,709	781,384	1,197,671
DIC	10,633	553	495,047	506,233	37,263	28,746	795,291	861,300	1,367,533
VARIACION									
ACUM.ANO	-24.7%	-1.7%	6.4%	5.4%	42.8%	31.1%	2.4%	4.0%	4.5%
ENE	-30.6%	240.9%	7.9%	5.6%	81.1%	22.9%	2.9%	4.9%	5.2%
FEB	-42.2%	-23.8%	12.4%	10.0%	33.5%	33.1%	11.3%	12.2%	11.5%
MAR	-7.1%	91.6%	12.4%	11.6%	121.2%	17.1%	0.1%	2.1%	5.4%
ABR	6.9%	45.8%	-0.2%	0.1%	47.5%	15.7%	5.2%	6.0%	3.9%
MAY	8.7%	290.2%	9.1%	9.2%	137.9%	42.0%	4.2%	6.5%	7.4%
JUN	5.0%	-20.7%	6.1%	6.1%	-15.9%	67.2%	2.6%	4.0%	4.8%
JUL	-52.3%	-31.5%	4.6%	1.0%	-26.6%	78.1%	3.1%	4.1%	2.9%
AGO	-46.7%	-23.1%	11.3%	8.8%	11.6%	34.4%	0.6%	1.9%	4.4%
SEP	-52.8%	-38.5%	2.7%	1.1%	5.5%	45.0%	2.0%	3.2%	2.5%
OCT	-5.3%	-10.6%	8.3%	8.0%	61.1%	21.9%	4.0%	5.5%	6.3%
NOV	8.8%	-66.4%	1.2%	1.2%	146.4%	17.3%	-5.9%	-3.8%	-2.1%
DIC	49.6%	-48.2%	2.8%	3.3%	151.5%	-6.8%	0.5%	2.9%	3.0%
ARTICIPACION									
ACUM.ANO	2.5%	0.1%	97.4%	100.0%	2.4%	3.9%	93.7%	100.00%	
ENE	4.0%	0.1%	95.8%	100.0%	2.9%	4.1%	93.0%	100.00%	
FEB	2.3%	0.1%	97.7%	100.0%	1.6%	3.6%	94.8%	100.00%	
MAR	3.6%	0.1%	96.3%	100.0%	2.6%	3.7%	93.7%	100.00%	
ABR	3.7%	0.1%	96.2%	100.0%	1.6%	3.5%	95.0%	100.00%	
MAY	2.0%	0.1%	97.9%	100.0%	2.0%	4.0%	94.0%	100.00%	
JUN	2.8%	0.1%	97.1%	100.0%	2.0%	4.7%	93.2%	100.00%	
JUL	2.9%	0.1%	97.0%	100.0%	2.8%	5.0%	92.2%	100.00%	
AGO	2.1%	0.0%	97.9%	100.0%	2.7%	4.0%	93.4%	100.00%	
SEP	1.4%	0.0%	98.6%	100.0%	1.6%	3.9%	94.5%	100.00%	
OCT	1.5%	0.1%	98.5%	100.0%	2.4%	3.7%	93.9%	100.00%	
NOV	1.1%	0.0%	98.9%	100.0%	2.4%	3.1%	94.4%	100.00%	
DIC	2.1%	0.1%	97.8%	100.0%	4.3%	3.3%	92.3%	100.00%	

Fuente: Empresas de Transporte Aéreo / Cifras Provisionales

El número de pasajeros internacionales transportados en Diciembre de 2.008 fue de 506.233 frente a 489.919 del mismo mes en el año anterior lo que significa un incremento del 3,3%. En el acumulado de 2008, se presenta un crecimiento del 5,4%% con relación al 2007.



Las empresas colombianas en el 2008, movilizaron el 51,0% de los pasajeros internacionales. Así mismo, las empresas extranjeras movilizaron el 49,0% de los pasajeros internacionales. Después de cuatro años las empresas colombianas lograron superar a las extranjeras en la participación en el mercado internacional.

En el 2008 la aerolínea que movilizó el mayor número de pasajeros internacionales fue Avianca, con una participación del 38,4%, seguida de American Airlines con el 10,0 %, Copa con el 7,9%, Aerorepública 6,9%, Iberia con el 4,6% y SAM con el 4,2%.

El cuadro siguiente presenta el comportamiento histórico de los pasajeros internacionales movilizadas por empresa y su participación en el año 2008.

Pasajeros internacionales por nacionalidad empresa - Operación regular

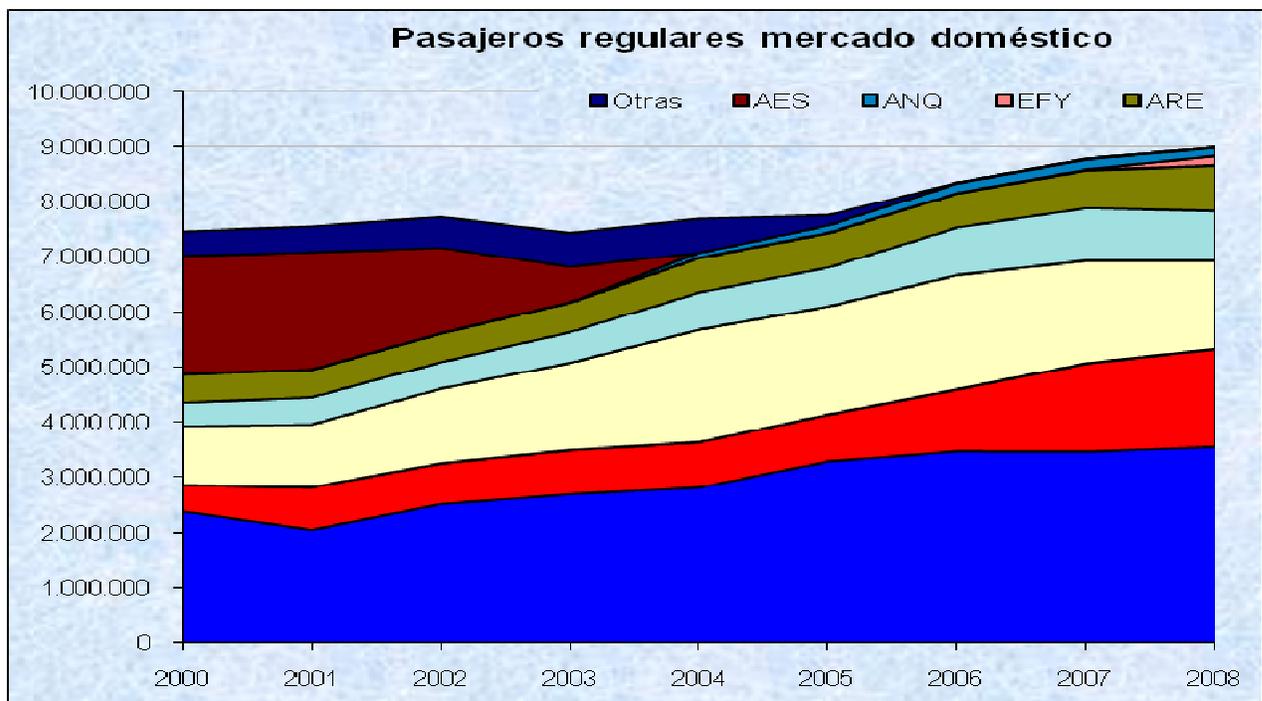
Aerolínea	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008%
Total	2.924.405	3.022.369	2.884.135	2.943.004	3.322.699	3.887.262	4.383.282	4.954.920	5.274.481	100,00%
Colombianas	1.447.833	1.550.011	1.506.064	1.468.134	1.578.458	1.763.868	2.039.804	2.543.202	2.691.571	51,00%
Avianca	1.123.534	1.212.693	1.151.717	1.136.033	1.457.001	1.669.330	1.827.401	2.047.583	2.027.311	38,40%
Aerorepublica	0	578	8.050	1.758	11.502	7.138	86.795	237.983	364.628	6,90%
Sam	56.379	12.289	5.417	10.998	14.368	16.981	84.464	193.614	226.607	4,30%
Aires	625	6.307	13.248	16.702	16.588	24.987	41.144	63.544	73.025	1,40%
Aces	267.235	308.597	297.244	263.076						0,00%
Inter	0		164	5.478	2.927					0,00%
Satena			220	342	172	1.297		478		0,00%
West Caribbean	60	9.547	30.004	33.747	75.900	44.135				0,00%
Extranjeras	1.476.572	1.472.358	1.378.071	1.474.870	1.744.241	2.123.394	2.343.478	2.411.718	2.582.910	49,00%
American	449.570	385.429	326.910	332.792	380.740	428.525	434.003	467.039	526.682	10,00%
Copa	246.425	247.758	247.271	267.688	304.643	405.816	469.659	448.372	417.273	7,90%
Iberia	113.050	133.464	132.619	139.273	142.727	169.797	191.058	207.100	243.772	4,60%
Continental	145.201	131.358	136.053	149.329	152.121	174.718	187.132	191.967	192.449	3,60%
Air France	64.727	71.480	86.838	96.294	111.104	142.223	171.737	172.376	173.640	3,30%
Taca Peru	1.569	12.949			49.821	66.097	88.537	129.678	152.871	2,90%
Mexicana	46.436	52.499	57.744	62.405	73.037	75.284	79.405	104.355	127.108	2,40%
Delta	6.609	52.322	75.529	83.736	97.212	98.889	92.807	108.157	107.869	2,00%
Lan Peru					18.162	41.997	59.398	73.733	96.692	1,80%
Lan Chile	60.034	63.731	59.756	75.150	77.407	76.245	85.504	88.840	90.067	1,70%
Lacsa	95.378	88.104	67.744	79.234	81.761	84.006	82.863	91.792	78.886	1,50%
Spirit Airlines									76.417	1,40%
Air Comet						45.627	71.865	67.661	64.858	1,20%
Aerogal							21.793	62.594	62.628	1,20%
Vrg Linhas Aereas								38.044	57.965	1,10%
Air Canada					11.865	26.611	39.456	51.058	52.429	1,00%
Aero Argentinas	10.107				12.226	33.526	41.759	26.412	24.982	0,50%
Tame	3.773	9.204	7.837	11.384	12.464	12.494	14.185	12.593	15.019	0,30%
Cubana	14.481	28.507	13.747	12.093	11.361	12.208	13.444	13.775	14.513	0,30%
Dutch Antilles								4.583	6.790	0,10%
Aerocontinente		14.878	28.553	23.426	11.681					0,00%
Aerpostal			39.754	42.994	73.681	93.296	93.590	40.179		0,00%
Air Aruba	26.613									0,00%
Air Madrd					20.260	48.318	63.285			0,00%
British Airways	32.771	30.900	34.140	32.035	33.497	3.726				0,00%
Conviasa							7.869			0,00%
Icaro S.A.								4.893		0,00%
Lloyd Boliviano	13.823	8.458	10.545	21.754	20.878	25.786	8.221	5.466		0,00%
Lufthansa	65.144	62.018	2.235							0,00%
Santa Barbara	6.459	7.250	6.199	1.986						0,00%
Servivensa	41.965	34.407	11.666							0,00%
Varig	32.437	37.642	32.931	43.297	47.593	58.205	25.908	1.051		0,00%

Fuente: Empresas aéreas Archivo Origen - Destino

Pasajeros nacionales por empresa - Operación regular

Empresa	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	part 2008
Avianca	2.392.071	2.058.833	2.520.592	2.699.678	2.821.440	3.297.893	3.480.295	3.472.246	3.560.212	39,6%
SAM	472.200	766.067	739.277	800.143	820.067	847.618	1.121.502	1.602.133	1.777.151	19,8%
Aerorepública	1.071.977	1.144.961	1.355.567	1.583.226	2.039.904	1.957.754	2.068.432	1.856.909	1.591.811	17,7%
Satena	431.107	491.044	486.694	561.100	682.998	711.879	872.719	962.511	911.289	10,1%
Aires	510.963	499.703	514.914	534.520	621.216	621.932	615.771	677.948	814.853	9,1%
Easifly								10.553	171.283	1,9%
ANQ					93.541	143.408	184.209	189.698	157.566	1,8%
Acers	2.147.100	2.128.197	1.555.111	648.580						0,0%
	440.912	471.093	559.430	611.860	619.138	183.942	11.083	12.902	8.372	
TOTAL	7.466.330	7.559.898	7.731.585	7.439.107	7.698.304	7.764.426	8.354.011	8.784.900	8.992.537	100,0%

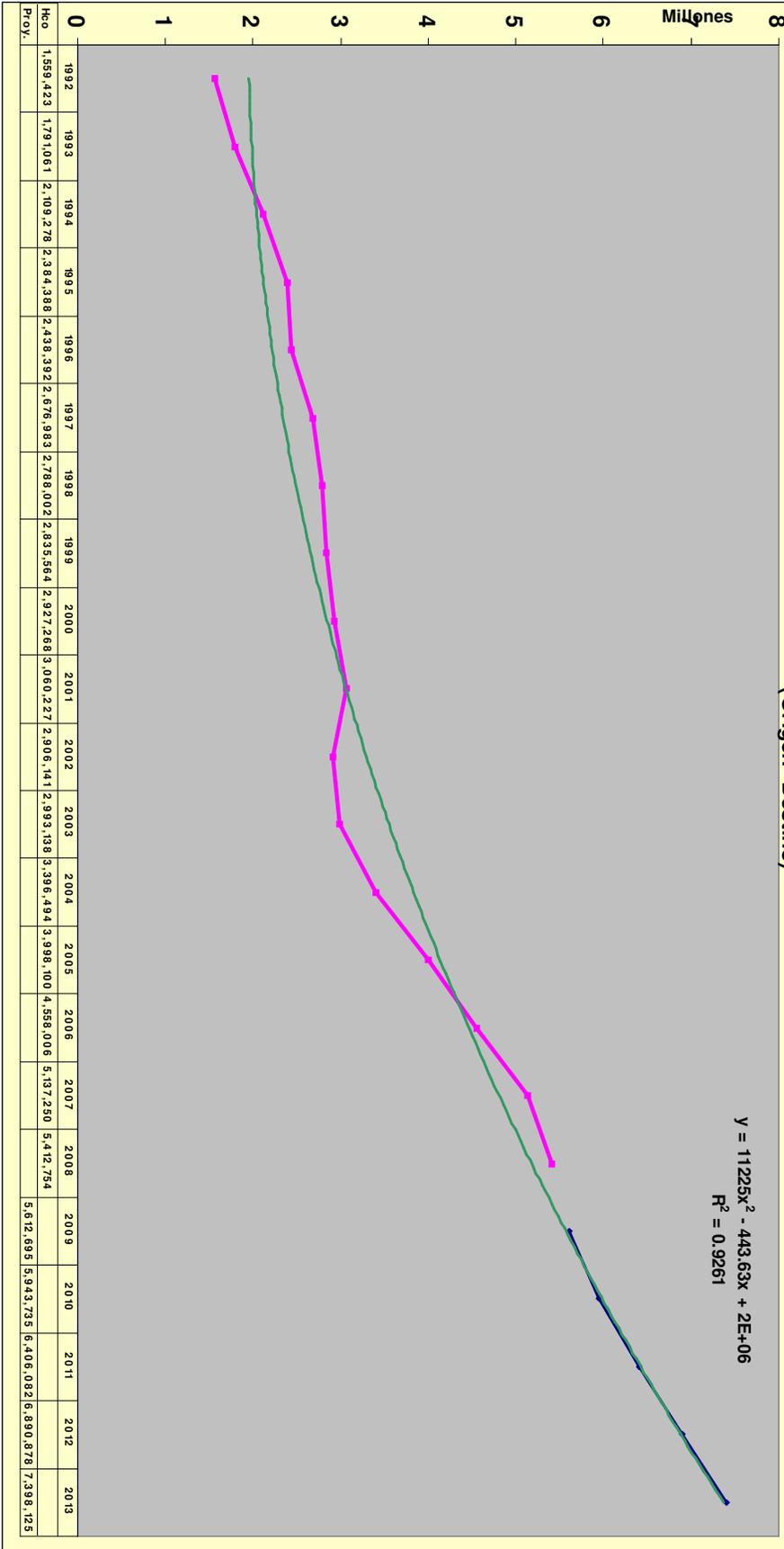
Fuente: Empresas aéreas Archivo Origen - Destino



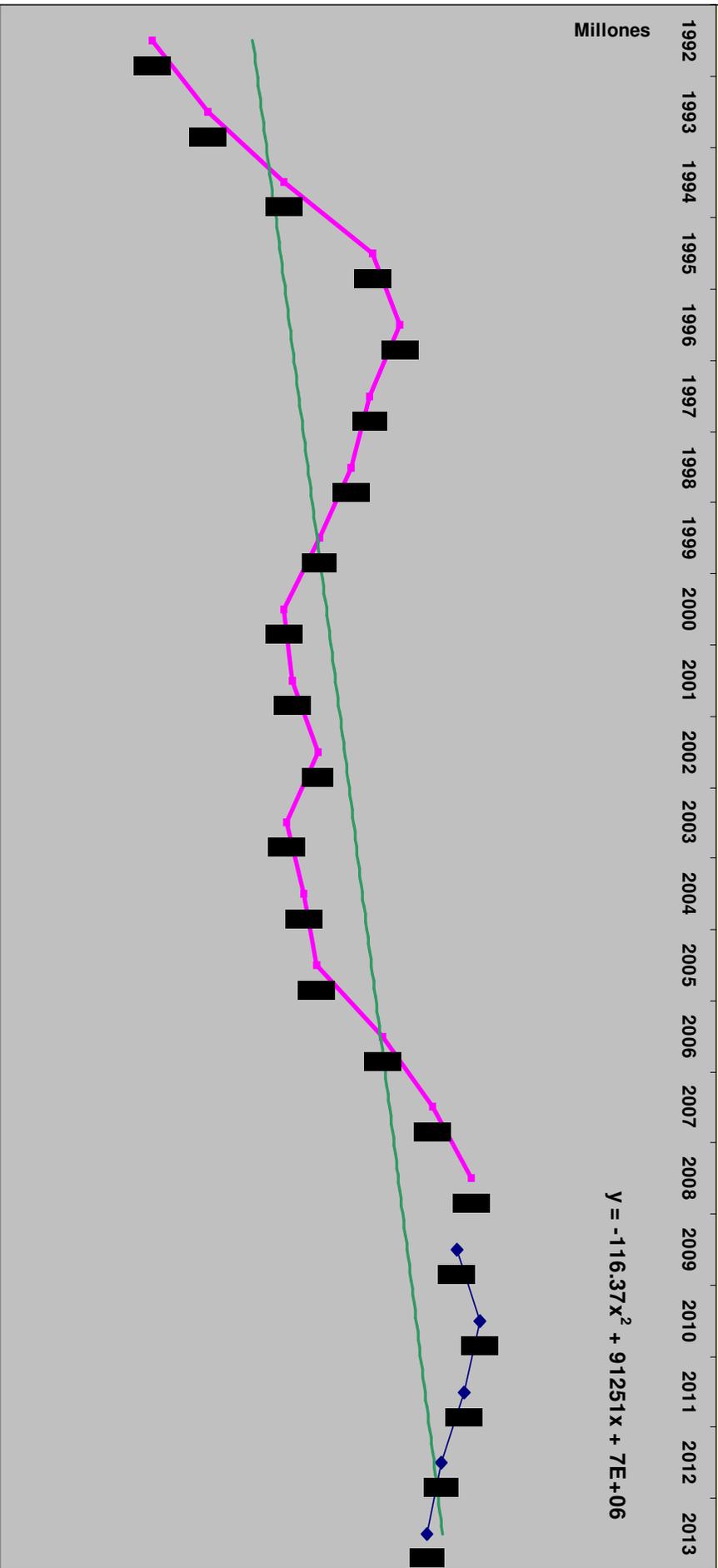
PROYECCIONES PASAJEROS INTERNACIONALES 2009 - 2016

Los pasajeros internacionales en los últimos años han tenido un importante crecimiento, del 17% en el 2005, en el 2006 del 12,8%, del 13% en el 2007 y del 6,4% en el año 2008, el cual se mantendrá en los próximos años con una tendencia decreciente, debido a los cambios en el PIB y a las fluctuaciones en las tasas de interés.

PASAJEROS INTERNACIONALES (Origen - Destino)



PASAJEROS NACIONALES (Origen - Destino)



3. ASPECTOS COMERCIALES AÉREOS INTERNACIONALES

3.1. Convenios Aéreos Comerciales:

Las relaciones aerocomerciales internacionales se regulan básicamente mediante Convenios Aéreos Comerciales bilaterales (acuerdos administrativos, memorandos de entendimiento, actas y acuerdos de transporte aéreo) entre los diferentes Estados. Existen también otras modalidades de arreglos como los entendimientos multilaterales y plurilaterales.

Colombia regula sus relaciones aerocomerciales principalmente mediante Actas y entendimientos de tipo bilateral aunque, en el marco de la C.A.N., se han tomado decisiones que determinan un marco regulatorio particular para el subsector transporte aéreo entre sus miembros.

En el cuadro siguiente se muestra de manera resumida las características principales de los diferentes tipos de Acuerdos bilaterales que regulan las relaciones aerocomerciales internacionales de nuestro país:

ACUERDOS DE SERVICIOS AEREOS ASA.	ACTAS / MEMORANDOS
<ul style="list-style-type: none">■ Para la suscripción interviene Cancillería■ Regulan en forma integral las relaciones aerocomerciales entre 2 Estados.■ Incluyen entre otras, cláusulas relativas a: Intercambio de derechos aerocomerciales:<ul style="list-style-type: none">■ Rutas, itinerarios, frecuencias, derechos de tráfico, designación de empresas■ Facilidades fiscales, aduaneras, laborales, administrativas.■ Tarifas.■ Criterios para designación de los transportistas (Propiedad y control de empresas, establecimiento, etc)■ Obligaciones de las empresas.■ Incluyen materias que exceden la competencia de la autoridad aeronáutica.	<ul style="list-style-type: none">■ Suscriben las autoridades aeronáuticas■ Regulan exclusivamente los aspectos aerocomerciales■ Incluyen cláusulas relativas a: Intercambio de derechos aerocomerciales:<ul style="list-style-type: none">■ Rutas■ Itinerarios■ Frecuencias■ Derechos de tráfico■ Designación de empresas■ Tarifas■ Criterios para designación de los transportistas (Propiedad y control de empresas, establecimiento, etc) <p>Sólo incluyen cuestiones de competencia de la autoridad aeronáutica</p>

De los 185 Estados miembros de la Organización de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), Colombia ha suscrito en total Acuerdos y Entendimientos, ya sea de carácter bilateral o multilateral, con **30** países, 13 de los cuales se encuentran enmarcados en Acuerdos de servicios aéreos (ASA)¹. Existe también un Acuerdo Multilateral de servicios aéreos aplicable a Colombia y tres (3) países restantes miembros de la Comunidad Andina de Naciones (Bolivia, Perú y Ecuador). Los catorce (14) restantes relaciones aerocomerciales bilaterales se regulan por la vía de Actas o Memorandos de Entendimiento entre las respectivas autoridades aeronáuticas.

A continuación, se presenta el listado de los países con los que Colombia mantiene relaciones aerocomerciales reguladas por medio de Acuerdos bilaterales, así como con los que existen prestaciones de servicios regulares, ya sea de transporte de pasajeros y carga o exclusivos de carga, divididos por región geográfica.

NORTEAMERICA

PAIS	INSTRUMENTO BILATERAL FECHA DE LA FIRMA	MODIFICACION Y FECHA
ESTADOS UNIDOS	Acuerdo sobre Transporte Aéreo Octubre 24 de 1956	Reunión de Consulta Marzo 15 de 2000 Canje de Notas de Septiembre 28 de 2007 y 26 de noviembre de 2007

* Si bien no existe Acuerdo con Canadá, bajo reciprocidad opera la aerolínea Air Canadá con tres (3) frecuencias semanales

CENTROAMERICA Y EL CARIBE

PAIS	INSTRUMENTO BILATERAL FECHA DE LA FIRMA	MODIFICACION Y FECHA
CENTROAMERICA		
1. COSTA RICA	Memorando de Entendimiento Octubre 25 de 1993	Acta de Reunión de Consulta Julio 3 de 2004
2. MEXICO	Convenio de Transporte Aéreo Enero 9 de 1975	Memorando de Entendimiento Septiembre 3 de 1999
3. PANAMÁ	Memorando de Entendimiento Febrero 18 de 2005	Acta Reunión de Consulta Marzo 23 de 2007

¹ Alemania, Brasil; España, EEUU, Francia, Italia, México, Portugal, Reino Unido, Suiza, Uruguay, Venezuela, y Antillas Holandesas.

EL CARIBE	INSTRUMENTO BILATERAL FECHA DE LA FIRMA	MODIFICACION Y FECHA
1. ANTILLAS FRANCESAS	Acuerdo Sobre Vuelos Especiales Julio 15 de 1971 *No registra prestación de servicios regulares.	Reunión de Consulta Junio de 1993
2. ANTILLAS NEERLANDESAS (Curazao)	Acuerdo Administrativo Diciembre 4 de 1973	Acta Final Reunión de Consulta Febrero 22 de 2008
3. ARUBA	Memorando de Entendimiento Octubre 31 y 1 de Noviembre de 2005	No Aplica
4. CUBA	Acta de Entendimiento Mayo 18 de 1994	No Aplica
5. REPUBLICA DOMINICANA	Acta de Reunión Diciembre 5 de 1972	Memorando de Entendimiento Julio 26 de 2000 Enero 25 de 2008

SURAMÉRICA

PAIS	INSTRUMENTO BILATERAL FECHA DE LA FIRMA	MODIFICACION Y FECHA
1. ARGENTINA	Acta Final Primera Reunión de Consulta. Enero 31 de 1973.	Reunión de Consulta Febrero 27 de 2004
2. BRASIL	Acuerdo de Transporte Aéreo Mayo 28 de 1958 (LEY 4 DE 1975)	XI Reunión de Consulta Septiembre 16 de 2005
3. CHILE	Acuerdo entre Autoridades Abril de 1980	Acta Final Consulta Julio 16 de 1993
4. SURINAM	Acta Final Junio 10 de 1974 *No registra prestación de servicios regulares.	No Aplica
5. URUGUAY	Acuerdo de Transporte Aéreo. Octubre 25 de 1979 *No registra prestación de servicios regulares.	Memorando de Entendimiento Julio 3 de 2001
6. VENEZUELA	Acuerdo de Transporte Aéreo Mayo 08 de 1991	No Aplica

COMUNIDAD ANDINA

PAIS	ACUERDO	FECHA DE LA FIRMA
1. BOLIVIA, ECUADOR Y PERÚ	Decisión 582 la Comunidad Andina de Naciones. *Con Bolivia no se registra prestación de servicios regulares.	Decisión 582 mediante la cual se unifican las normas que rigen el transporte aéreo entre los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) , publicada en la Gaceta Oficial de la Comunidad Andina, 05 de Mayo 2004 (núm. 1063)

EUROPA

PAIS	INSTRUMENTO BILATERAL FECHA DE LA FIRMA	MODIFICACION Y FECHA
1. ALEMANIA	Convenio de Transporte Aéreo Noviembre 25 de 1968 (Ley 21 de 1976)	Reunión de Consulta Abril 7 de 1994
2. BELGICA	Memorando de Entendimiento Agosto 10 de 1973	Memorando de Entendimiento Octubre 27 de 1989 Noviembre 16 de 2007
3. ESPAÑA	Convenio Aéreo Colombo Español Diciembre 11 de 1951 (LEY 12 DE 1952)	Acta Final de Reunión de Consulta Septiembre 29 de 2005 Mayo 25 de 2007
4. FRANCIA	Acuerdo de Transporte Aéreo Abril 28 de 1953 (Ley 6 de 1988)	Memorando de Entendimiento Marzo 1 de 2005
5. HOLANDA	Memorando de Entendimiento Marzo 20 de 1974	Reunión de Consulta Noviembre 19 de 2002
6. ITALIA	Acuerdo sobre Transporte Aéreo Marzo 15 de 1974. *No registra prestación de servicios regulares.	Memorando de Entendimiento Febrero 9 de 1980
7. LUXEMBURGO (Solo para servicios exclusivos de carga)	Memorando de Entendimiento Mayo 14 de 1999	Memorando de Entendimiento Mayo 25 de 2003
8. PORTUGAL	Acuerdo de Transporte Aéreo Marzo 9 de 1951 (Ley 11 de 1952)	Acta Reunión de Consulta Diciembre 10 de 1993
9. REINO UNIDO	Convenio de Transporte Aéreo Octubre 16 de 1947 (Ley 13 de 1952) *No registra prestación de servicios regulares.)	Memorando de Entendimiento Septiembre 24 de 2002
10. SUIZA	Acuerdo de Transporte Aéreo Noviembre 29 de 1971 (Ley 7 de Septiembre 30 de 1974) *No registra prestación de servicios regulares.	Acta de Acuerdo Agosto 17 de 2000

ASIA

PAIS	INSTRUMENTO BILATERAL FECHA DE LA FIRMA	MODIFICACION Y FECHA
COREA	Minuta Acordada Noviembre 23 de 2004 *No registra prestación de servicios.	No aplica
EMIRATOS ÁRABES	Memorando de Entendimiento Enero 27 de 2006 *No registra prestación de servicios regulares.	No aplica

El resto de las relaciones bilaterales se regulan por la vía de Actas o Memorandos de Entendimiento entre las respectivas autoridades aeronáuticas y, en los casos de Bolivia, Ecuador y Perú, un Acuerdo Multilateral de transporte Aéreo bajo la normatividad de la Comunidad Andina de Naciones. Respecto de Venezuela, las relaciones se regulan también por el Acuerdo de Servicios Aéreos de fecha 8 de mayo de 1991.

En el cuadro siguiente se presenta de manera resumida los países de América, Europa y Asia con los que Colombia tiene firmado Acuerdos de Servicios Aéreos – ASA – y Actas y memorandos de entendimiento de carácter bilateral:

	ASA	ACTAS / MEMOS
AMERICA	<ol style="list-style-type: none">1. Brasil ®2. Estados Unidos3. México4. Uruguay5. Venezuela6. Antillas Holandesas	<ol style="list-style-type: none">1. Argentina2. Aruba3. Costa Rica4. Cuba5. Chile6. Panamá7. República Dominicana8. Surinam9. Antillas Francesas
EUROPA Y ASIA	<ol style="list-style-type: none">1. Alemania ®2. España ®3. Francia ®4. Italia5. Portugal ®6. Reino Unido®7. Suiza®	<ol style="list-style-type: none">1. Bélgica2. Holanda3. Luxemburgo4. Emiratos Árabes5. Corea

® Aprobados por Ley

Con el objeto de contar con un marco de comparación de la situación nacional respecto a Suramérica, el cuadro siguiente muestra la distribución geográfica de los entendimientos suscritos por nuestro país así como los de la Argentina, Chile y Perú.

	COLOMBIA		ARGENTINA		CHILE	PERU
AMERICA	18		18		14	
EUROPA	10		14		11	
ASIA	2		2		5	
AFRICA	0		1		0	
OCEANÍA	0		2		3	
TOTAL	30		37		33	35
PORCENTAJE DE RELACIONES CON ESTADOS DE LA OACI 185	16.2%		20%		18%	19%
ENTENDIMIENTOS EN EJECUCIÓN	24	12.9 %	31	16,7 %	N.D	N.D

Respecto a las relaciones aerocomerciales con el continente asiático, no se tienen vínculos representativos: sólo se llevó a cabo en noviembre de 2004 una reunión con Corea cuyo instrumento bilateral es una minuta acordada en la que se especifican rutas y derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire y un vuelo charter semanal y equipo libre, y un memorando de entendimiento con Emiratos Árabes.

Pese a que resulta creciente la presencia de empresas asiáticas en nuestro país, principalmente de Japón, Corea y Taiwán en diferentes sectores de la economía, y que el volumen del comercio exterior colombiano pasó de 705.809 en el año 2004 a 867.178 toneladas con crecimiento promedio anual del 7.10%, de Colombia con dichos países, siendo el más representativo Japón con una participación de alrededor del 65% dentro del total, en el año 2007, los convenios aerocomerciales de Colombia con países de esta región son escasos, lo que plantea una necesidad de establecer relaciones formales a través de convenios bilaterales de transporte aéreo.

3.2 Regulación económica:

A continuación, se presentan los aspectos de regulación aplicados en los diferentes entendimientos bilaterales y multilaterales suscritos por nuestro país y que rigen a los servicios regulares combinados de pasajeros y carga.

3.2.1. Acceso al mercado

Región	Unidesignación: Multidesignación	
	América	3
	Surinam Uruguay Antillas Holan.	Argentina, Aruba (*), Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, USA, Peru, Venezuela Costa Rica, Cuba, Mexico (doble designac R/Ca Dom.
Europa	8	1
	Francia, Holanda, Italia, Portugal Reino Unido, Suiza y Alemania	España

* Multidesignación solo para Colombia

EL cuadro anterior muestra la posibilidad de Colombia para designar a sus líneas aéreas para que puedan ejercer los derechos acordados entre los Estados.

En el caso de los entendimientos en los que se ha establecido la única designación, está limitado el acceso de otros operadores, lo que puede configurar situaciones que restrinjan las oportunidades de competencia. Por lo tanto, dentro de una política aérea más flexible, que gradualmente se ha venido adoptando, se puede establecer como objetivo de política aérea, en los instrumentos bilaterales que presenten esta situación, la negociación de cláusulas que tiendan hacia la múltiple designación.

Aún en los casos en que existe la posibilidad de designar más de una empresa, en algunos se ha limitado el número de operadores por ruta, por lo que la autoridad aeronáutica está limitada en su capacidad de autorizar a las empresas interesadas en operar dichos mercados y solamente puede designar a un operador. En consecuencia, se concluye que en dichos Acuerdos suscritos por el país, se restringe tanto la capacidad de elección del público usuario como a las empresas nacionales que tengan interés y capacidad para operar en mercados cuyo acceso se encuentra de esta manera.

3.2.2 Tarifas:

Región			
	Doble aprobación	País de origen	Doble desaprobación
América	12	5	0
	Argentina, Aruba,	Bolivia,	
	Uruguay, Panamá	Chile,	
	México, Brasil,	Perú,	
	Costa Rica, USA,	Ecuador,	
	Surinamen,	Venezuela.	
	Antillas Holand.		
	Cuba, Rep/Dom		
Europa	8	3	0
	Alemania, Bélgica,	Holanda,	
	Francia.	Italia, España	
	Portugal, Reino		
	Unido, Suiza.		
Asia			Carga

Como se puede apreciar, Colombia sólo ha suscrito Acuerdos relativos a la determinación de precios con cláusulas que determinan la necesaria intervención de la autoridad aeronáutica, ya sea mediante la regla de "país de origen", es decir que las empresas deben someterse a las regulaciones tarifarias de cada país en forma independiente, o por la de "doble aprobación", que es aún más restrictiva, ya que parte del supuesto de que las empresas deben someter sus tarifas para su aprobación por parte de las autoridades aeronáuticas de ambas partes.

Otros tipos de cláusulas, como la de "doble desaprobación", no han sido negociadas por Colombia con ningún país, por lo que, al menos formalmente, la autoridad aeronáutica debe intervenir en la determinación de los precios de los servicios internacionales. Esto obedece a que a nivel de la política tarifara de Colombia se ha mantenido la potestad de la intervención de la autoridad. Sería conveniente con este esquema de regulación, propiciar la aplicación de la cláusula tarifaria de país de origen como un paso intermedio hacia esquemas más flexibles.

3.2.3. Capacidad y Derechos de Tráfico:

A partir de los postulados del Convenio de Chicago, carta magna de la aviación civil internacional y del reconocimiento de la soberanía por parte de los Estados, el establecimiento de servicios de transporte aéreo internacional conlleva previamente la negociación bilateral de los llamados derechos de tráfico aéreo (libertades del aire), además de las condiciones generales bajo las cuales se desarrollarán los servicios, referentes al acceso al mercado, las tarifas, las rutas, las frecuencias y la capacidad de las aeronaves entre otras, negociaciones que deben basarse en la igualdad de oportunidades y en la premisa de que el transporte aéreo se realice de forma sana y económica.

Colombia mantiene una política un tanto restrictiva respecto a su posición en la determinación de frecuencias, rutas y libertades del aire pues en los mercados donde las aerolíneas nacionales tienen desventajas evidentes para competir, se ha adoptado una política menos flexible, manteniendo el control de capacidad (básicamente en cuanto al número de frecuencias) como instrumento de regulación principal. Ejemplo de ello puede decirse que todos los acuerdos suscritos con los países de Europa tienen controles en la oferta de servicios, en el caso de Norteamérica a pesar de disponerse de un acuerdo relativamente liberal se establecieron controles de capacidad y luego de preverse un incremento gradual en las frecuencias semanales de vuelos disponibles para las partes se flexibilizaron las condiciones. Los restantes acuerdos en la región latinoamericana son de diverso tipo, desde un Convenio de Cielos abiertos, o totalmente desregulado, suscrito en 1991 con Venezuela, pasando por las Decisiones Andinas en materia de transporte aéreo que contienen un régimen de libertad de vuelos dentro de la región andina, hasta acuerdos menos flexibles como el caso de México, Brasil, Argentina, Panamá y Costa Rica.

Rutas:

Región		
	Libres	Reguladas
América	Venezuela	2
	Perú Ecuador Bolivia	16
Europa	0	9

En cuanto a rutas, de los 30 entendimientos en los que se han incorporado cláusulas relativas a las rutas y los itinerarios que pueden explotar las empresas designadas, en 25 de ellos están determinados los cuadros de rutas razón por la cual las empresas no cuentan con la flexibilidad necesaria para adecuar sus servicios ante cambios en el mercado. En este sentido se considera necesario incluir en los convenios cuadros de rutas más flexibles siempre y cuando se trate de mercados equivalentes para salvaguardar una reciprocidad real y efectiva.

Libertades del aire: Tercera, Cuarta y Quinta Libertad

Región		
	Libres	Reguladas
América	4	16
	Venezuela Países de la CAN (Intracomunitarias)	
Europa	0	9

Colombia mantiene un régimen de terceras y cuartas libertades del aire con todos los países con los que tiene acuerdos. Sin embargo se aplican limitaciones a las empresas para el pleno ejercicio de sus posibilidades comerciales en la práctica de las quintas libertades. El ejercicio de las quintas libertades se ha liberalizado con Venezuela y los países de la Comunidad Andina (Intracomunitarias). En este sentido se sugiere considerar el otorgamiento de derechos de quintas libertades del aire de manera selectiva y bajo los principios de compensación y reciprocidad o para facilitar la apertura de nuevos servicios internacionales que interesen al Gobierno Nacional

Frecuencias

Región		
	Libres	Reguladas
América	6	11
Europa	0	9

El cuadro muestra que en la mayor parte de negociaciones se encuentran totalmente reguladas las frecuencias. Solamente en el caso de Venezuela y los países que forman parte de la Comunidad Andina de Naciones (Perú, Ecuador y Bolivia), Chile y México. Es importante anotar que para México están limitadas en la práctica debido a la designación única por par de ciudades establecida en el memorando de Entendimiento de septiembre de 1.999.

En el caso del acuerdo con Francia, se estableció la restricción de frecuencias para los servicios entre Colombia y el territorio europeo y se estableció libertad de frecuencia para los servicios a los territorios franceses en América.

Así las cosas se considera necesario ofrecer apertura gradual de frecuencias, ampliando las mismas de manera progresiva de acuerdo con las tendencias de crecimiento del mercado, y/o buscando la libertad de frecuencias en tercera y cuarta libertad dentro de un plazo acordado, proponiendo enfoques más liberales con las diferentes regiones con las que se tienen Acuerdos.

4. FACTOR DE OCUPACIÓN PRINCIPALES RUTAS INTERNACIONALES:

Colombia actualmente opera alrededor de veintinueve (29) rutas principales internacionales de las cuales nueve (9) corresponden al mercado de Norteamérica, ocho (8) al de Suramérica, tres (3) a Europa, seis (6) a Centroamérica y tres (3) a Islas del Caribe.

La relación entre pasajeros a bordo y sillas ofrecidas permite obtener el indicador de factor de ocupación (seat factor); en el caso colombiano presenta en los últimos

FACTOR DE OCUPACIÓN 2006 - 2007 - PRINCIPALES RUTAS INTERNACIONALES							
MERCADO - RUTA	COMPARATIVO ACUMULADO						
	ENERO-DICIEMBRE 2007			ENERO - DICIEMBRE 2006			Var. Ocup
	Sillas Ofrecidas	Pasajeros a Bordo	% Ocupación	Sillas Ofrecidas	Pasajeros a Bordo	% Ocupación	
TOTAL	7,321,352	5,550,897	75.82%	6,956,916	4,876,740	70.10%	5.72
NORTE AMERICA	2,316,680	1,834,670	79.19%	2,267,411	1,654,570	72.97%	6.22
BOG-MIA-BOG	712,728	565,075	79.28%	728,724	527,16	72.34%	6.94
MDE-MIA-MDE	249,681	196,513	78.71%	252,846	180,934	71.56%	7.15
BOG-NYC-BOG	243,844	205,324	84.20%	247,251	194,594	78.70%	5.50
CLO-MIA-CLO	228,938	166,008	72.51%	241,735	156,875	64.90%	7.62
BAQ-MIA-BAQ	116,538	88,807	76.20%	108,29	82,679	76.35%	-0.15
BOG-ATL-BOG	132,74	108,208	81.52%	133,07	92,707	69.67%	11.85
BOG-FLL-BOG	125,223	99,899	79.78%	126,703	97,574	77.01%	2.77
BOG-IAH-BOG	90,52	78,308	86.51%	90,768	77,007	84.84%	1.67
BOG-YYZ-BOG	67,8	51,058	75.31%	52,352	39,456	75.37%	-0.06
OTRAS	348,668	275,47	79.01%	285,672	205,584	71.97%	7.04
SURÁMERICA	2,418,805	1,724,704	71.30%	2,207,751	1,459,505	66.11%	5.20
BOG-CCS-BOG	613,142	484,21	78.97%	687,746	428,162	62.26%	16.72
BOG-LIM-BOG	454,435	337,891	74.35%	251,903	203,367	80.73%	-6.38
BOG-UIO-BOG	490,025	310,53	63.37%	520,615	316,993	60.89%	2.48
BOG-SCL-BOG	141,603	104,368	73.70%	123,632	87,954	71.14%	2.56
BOG-BUE-BOG	136,401	109,418	80.22%	145,981	119,967	82.18%	-1.96
BOG-SAO-BOG	129,488	108,494	83.79%	174,81	140,747	80.51%	3.27
BOG-GYE-BOG	120,745	90,261	74.75%	129,336	81,424	62.96%	11.80
OTRAS	332,966	179,532	53.92%	173,728	80,891	46.56%	7.36
EUROPA	744,282	648,024	87.07%	826,416	654,977	79.26%	7.81
BOG-MAD-BOG	465,446	399,46	85.82%	502,221	391,678	77.99%	7.83
BOG-CDG-BOG	196,392	172,376	87.77%	199,104	171,737	86.25%	1.52
CLO-MAD-CLO	42,257	38,787	91.79%	37,159	31,355	84.38%	7.41
OTRAS	40,187	37,401	93.07%	87,932	60,207	68.47%	24.60
CENTRO AMÉRICA	1,647,327	1,215,518	73.79%	1,479,945	997,195	67.38%	6.41
BOG-PTY-BOG	581,371	452,373	77.81%	467,663	358,803	76.72%	1.09
BOG-MEX-BOG	271,461	204,922	75.49%	288,255	170,302	59.08%	16.41
MDE-PTY-MDE	204,861	138,816	67.76%	199,546	121,462	60.87%	6.89
CLO-PTY-CLO	159,841	114,128	71.40%	91,622	78,983	86.21%	-14.80
BOG-SJO-BOG	112,228	91,792	81.79%	117,896	82,863	70.28%	11.51
BAQ-PTY-BAQ	82,343	53,997	65.58%	72,717	46,253	63.61%	1.97
OTRAS	235,222	159,49	67.80%	242,246	138,529	57.19%	10.62
ISLAS CARIBE	194,258	127,981	65.88%	175,393	110,493	63.00%	2.88
BOG-AUA-BOG	86,495	64,583	74.67%	87,79	60,993	69.48%	5.19
BOG-CUR-BOG	56,636	34,502	60.92%	40,632	24,435	60.14%	0.78
BOG-HAV-BOG	20,156	13,783	68.38%	18,971	11,847	62.45%	5.93
OTRAS	30,971	15,113	48.80%	28	13,218	47.21%	1.59

Información provisional . Fuente: Aerocivil. Empresas Aéreas Archivo Tráfico por Equipo.

años una mejora progresiva. El cuadro anterior muestra que la variación del factor de ocupación en algunas rutas fue negativo en el año 2007 respecto del 2006. Tal es el caso de Barranquilla – Miami- Barranquilla (-0.15 %); Bogotá-Lima- Bogotá (- 6.38 %); Bogotá – Buenos Aires – Bogotá (-1.96 %) y Cali – Panamá Cali (-14.8 %), reduciendo en parte los niveles de ocupación promedio del mercado internacional y recuperándose nuevamente en el año 2007 en el que se registraron factores de ocupación para algunas rutas por encima del 80%. Los niveles de ocupación de las “otras” rutas en Europa crecieron del 68.47% en el año 2006 al 93.07 en el año 2007.

Respecto a las rutas en Suramérica se registran niveles de ocupación del 83.79% y 80.22% en Bogotá- Sao Paulo- Bogotá y Bogotá- Buenos Aires- Bogotá respectivamente en el año 2007.

Para ese mismo año en Centro América las rutas que registran factores de ocupación más altos son Bogotá – Panamá- Bogotá y Bogotá- San José – Bogotá con 77.81% y 81.79 respectivamente. Se evidencia que en promedio el factor de ocupación de las rutas principales internacionales creció del 70.10% en el año 2006 al 75.82% en el año 2007 y del 73.32% en el año 2008.

En los tres últimos años los niveles de ocupación del mercado internacional del país, presentan una evolución muy favorable dado el mayor crecimiento en la demanda que en la oferta de sillas, la cual en el segmento internacional está condicionado parcialmente por las negociaciones aéreas con otros Estados, que se adelantan en aplicación del principio de reciprocidad.

Al comparar los factores de ocupación del año 2008 respecto a los registrados en el mismo período para el 2007 se registran disminuciones del 4.37% en la región de Norte América al pasar del 79.19 % al 74.83%. En las demás regiones dicha disminución alcanza a ser hasta del 3%. No obstante es importante destacar que alrededor del 58 % de las rutas internacionales muestran en el año de 2008 factores de ocupación por encima del 70 %.

El cuadro siguiente muestra que para los mercados de Europa, Norteamérica y Centro América se presenta un factor de ocupación promedio en cada caso para el año 2008 de 85.77%; 74.83 y, 70.84% respectivamente. Para Islas del Caribe y Suramérica este factor es del 68.94 % y 70.04%.

Como lo muestra el cuadro anterior, algunos mercados presentan niveles de ocupación que superan el 80%, lo que puede evidenciar necesidad de aumento en la oferta. O restricciones de capacidad que impiden aumentar la oferta, por lo que podrá considerarse este indicador como un criterio para propiciar esquemas de negociación que faciliten el acceso a estos mercados, que en algunos casos

RUTA	Enero- Diciembre 2008			Enero -Diciembre 2007			Var. Ocup
	Sillas Ofrecidas	Pasajeros a Bordo	% Ocupación	Sillas Ofrecidas	Pasajeros a Bordo	% Ocupación	
TOTAL	8.229.347	6.034.123	73,32%	7.321.352	5.550.897	75,82%	-2,49
NORTE AMERICA	2.645.406	1.979.474	74,83%	2.316.680	1.834.670	79,19%	-4,37
BOG-MIA-BOG	738.672	572.942	77,56%	712.728	565.075	79,28%	-1,72
BOG-NYC-BOG	271.135	223.863	82,57%	243.844	205.324	84,20%	-1,64
MDE-MIA-MDE	325.180	214.640	66,01%	249.681	196.513	78,71%	-12,70
BOG-FLL-BOG	165.951	133.749	80,60%	125.223	99.899	79,78%	0,82
CLO-MIA-CLO	219.087	154.315	70,44%	228.938	166.008	72,51%	-2,08
BOG-IAH-BOG	112.344	88.969	79,19%	90.520	78.308	86,51%	-7,32
BOG-ATL-BOG	131.326	104.712	79,73%	132.740	108.208	81,52%	-1,78
BAQ-MIA-BAQ	177.644	111.270	62,64%	116.538	88.807	76,20%	-13,57
CTG-FLL-CTG	64.550	40.601	62,90%				
BOG-YYZ-BOG	68.640	52.429	76,38%	67.800	51.058	75,31%	1,08
OTRAS	370.877	281.984	76,03%	348.668	275.470	79,01%	-2,97
SURÁMERICA	2.621.875	1.836.323	70,04%	2.418.805	1.724.704	71,30%	-1,27
BOG-LIM-BOG	594.519	413.144	69,49%	454.435	337.891	74,35%	-4,86
BOG-CCS-BOG	614.459	475.846	77,44%	613.142	484.210	78,97%	-1,53
BOG-UIO-BOG	416.648	285.494	68,52%	490.025	310.530	63,37%	5,15
BOG-SAO-BOG	252.504	161.977	64,15%	129.488	108.494	83,79%	-19,64
BOG-SCL-BOG	159.854	117.037	73,21%	141.603	104.368	73,70%	-0,49
BOG-BUE-BOG	135.997	101.171	74,39%	136.401	109.418	80,22%	-5,83
BOG-GYE-BOG	117.209	94.450	80,58%	120.745	90.261	74,75%	5,83
MDE-CCS-MDE	45.984	27.268	59,30%	42.062	18.794	44,68%	14,62
OTRAS	284.701	159.936	56,18%	290.904	160.738	55,25%	0,92
EUROPA	829.538	711.503	85,77%	744.282	648.024	87,07%	-1,30
BOG-MAD-BOG	508.354	430.898	84,76%	465.446	399.460	85,82%	-1,06
BOG-CDG-BOG	200.160	173.740	86,80%	196.392	172.376	87,77%	-0,97
CLO-MAD-CLO	81.160	71.642	88,27%	42.257	38.787	91,79%	-3,52
OTRAS	39.864	35.223	88,36%	40.187	37.401	93,07%	-4,71
CENTRO AMÉRICA	1.930.491	1.367.541	70,84%	1.647.327	1.215.518	73,79%	-2,95
BOG-PTY-BOG	608.818	485.528	79,75%	581.371	452.373	77,81%	1,94
MDE-PTY-MDE	273.222	172.749	63,23%	204.861	138.816	67,76%	-4,53
BOG-MEX-BOG	302.455	226.899	75,02%	271.461	204.922	75,49%	-0,47
CLO-PTY-CLO	190.172	130.841	68,80%	159.841	114.128	71,40%	-2,60
BOG-SJO-BOG	142.586	97.914	68,67%	112.228	91.792	81,79%	-13,12
BAQ-PTY-BAQ	87.509	52.120	59,56%	82.343	53.997	65,58%	-6,02
BOG-SDQ-BOG	27.428	18.105	66,01%	0	0		
OTRAS	298.301	183.385	61,48%	235.222	159.490	67,80%	-6,33
ISLAS CARIBE	202.037	139.282	68,94%	194.258	127.981	65,88%	3,06
BOG-AUA-BOG	88.496	70.764	79,96%	86.495	64.583	74,67%	5,30
BOG-CUR-BOG	76.075	45.609	59,95%	56.636	34.502	60,92%	-0,97
BOG-HAV-BOG	17.719	12.764	72,04%	20.156	13.783	68,38%	3,65
OTRAS	19.747	10.145	51,37%	30.971	15.113	48,80%	2,58

Información provisional . Fuente: Empresas Aéreas Archivo Tráfico por Equipo.

presentan restricciones en la capacidad, que deben revisarse tomando en cuenta la reciprocidad y condiciones de equidad, para lograr obtener derechos de tráfico que puedan ser utilizados por las aerolíneas colombianas.

5. EVOLUCIÓN ACUERDOS BILATERALES 2005 – 2008

Durante el período 2005 – 2008 se realizaron diecinueve (19) reuniones de consulta con los siguientes países: España, Francia, Panamá, Argentina, Brasil, Aruba, Emiratos Árabes, Antillas Holandesas (Curazao), Costa Rica, Estados Unidos, Bélgica, Chile, República Dominicana y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. En este lapso se realizaron tres (3) reuniones con España; dos (2) con Panamá y otras dos (2) con Costa Rica y Antillas Holandesas respectivamente.

Es importante destacar que de las nueve (9) reuniones de consulta realizadas en el año 2007 y el año 2008 con Panamá, Argentina, Chile, Reino Unido y Costa Rica se mantuvo el status quo y no se logró ningún avance en lo relativo a acceso al mercado, frecuencias y derechos de tráfico. Con Reino Unido se logró un avance en algunas cláusulas del Acuerdo de Servicios Aéreos.

En los acuerdos suscritos con Aruba, Brasil, Curazao, Emiratos Árabes y España se lograron nuevas oportunidades de acceso al mercado, aumento de frecuencias y nuevos derechos de tráfico. Se destaca lo siguiente:

Con **Aruba**, después de más de dos años sin contar con un instrumento bilateral que regulara las relaciones aerocomerciales entre los dos países, se logró llegar a un acuerdo en el que se estableció en servicios regulares para las aerolíneas designadas de Colombia un régimen de libertad de frecuencias a Aruba y tres puntos más allá y para las empresas aéreas de Aruba se acordó un régimen de libertad de frecuencias desde Aruba a los destinos turísticos colombianos (Cartagena de Indias, Santa Marta, San Andrés Isla y Armenia) y tres frecuencias semanales en las rutas Aruba-Cali-Aruba o Aruba-Bogotá-Aruba, siempre que operen en forma combinada vía un punto turístico; así mismo podrán operar con un número mínimo de dos (2) frecuencias semanales en la ruta Aruba-Barranquilla y regreso. En carga se estableció un esquema flexible que permite la operación de múltiples empresas, sin limitación de frecuencias y equipos.

Con **Brasil** se incrementaron los servicios en un 75%. Aumento de 4 a 7 frecuencias, posibilitando la prestación de un servicio diario entre los dos países por cada una de las aerolíneas de las Partes. Así mismo Colombia propuso a Brasil un proyecto de Acuerdo sobre transporte aéreo transfronterizo.

Con Curazao se estableció un esquema de libertad desde las Antillas Holandesas a los puntos turísticos colombianos (Cartagena, San Andrés, Santa Marta y Armenia) y regreso, y desde cada uno de estos puntos a las Antillas Holandesas y viceversa. Posteriormente se estableció un aumento gradual de frecuencias a la ciudad de Bogotá.

Con **Emiratos Árabes** se establecieron relaciones aerocomerciales, servicio diario de pasajeros para cada parte con múltiple designación y con derechos hasta de quinta libertad, excluyendo algunos puntos. Para carga se acordó múltiple designación, seis (6) frecuencias semanales con derechos de quinta libertad en tres (3) frecuencias con libertad de equipo.

Con España para Colombia se incluyó en el cuadro de rutas la ciudad de Barcelona, se adicionó nuevo punto turístico a la ciudad de Alicante. Para España se permitió entrar o salir por un punto turístico Colombia lo cual contribuyó al fortalecimiento del sector turístico colombiano. Se incluyó Armenia como nuevo destino turístico.

6. TURISMO, COMERCIO Y COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO

6.1 TURISMO

El servicio de transporte aéreo también facilita y soporta la industria turística. De acuerdo con Información de la IATA en el documento: "Beneficios Económicos del transporte Aéreo" publicada en el año 2008 "más de un millón de turistas llegaron a Colombia en 2006, de los cuales aproximadamente un 85% llegaron por aire. Se estima que el impacto de los turistas ha impulsado el PIB de Colombia con \$1.680 millones en 2006, equivalentes a aproximadamente un 1.1% del PIB".

Por su parte en el documento Política Nacional de Turismo. Plan Sectorial de Turismo 2008 -2010. "Colombia, destino turístico de clase Mundial" de Mayo de 2008 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y según cifras de la Organización Mundial de Comercio OMC se afirma que " el turismo es uno de los sectores más dinámicos de la última década, registrando procesos de crecimiento anual que están por encima del 12% a partir del año 2002 en relación con la tasa de crecimiento media internacional que está en el 4.5% lo que muestra un desarrollo sostenido del sector y muestra a Colombia con destinos turísticos bien estructurados. El mercado ha respondido de manera positiva a la política de Seguridad emprendida por el Estado, factor que ha permitido que los viajeros se desplacen a los sitios de recreación y centros de negocios con mayor seguridad y confianza y ha permitido que los inversionistas afiancen sus negocios en este sector de la economía".

De acuerdo con las cifras suministradas por la Organización Mundial de Turismo OMT en el período 2004 a 2007 el número de turistas internacionales presentó un crecimiento promedio anual del 5.4 % pasando de 766 millones de turistas internacionales llegados en el año 2004 a alrededor de 898 millones en el año 2007.

LLEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONALES
(Millones)

REGION	2004	Variación anual	2005	Variación anual	2006	Variación anual	2007
Africa	33,3	12,01	37,3	8,85	40,6	8,87	44,2
América	125,8	5,88	133,2	1,95	135,8	4,64	142,1
Asia y El Pacífico	145,4	6,81	155,3	7,79	167,4	10,45	184,9
Europa	425,6	3,08	438,7	5,08	461	4,14	480,1
Medio Oriente	35,9	5,85	38	7,37	40,8	13,73	46,4
TOTAL	766	4,77	802,5	5,37	845,6	6,16	897,7

Fuente OMT. Cálculos propios

También se observa que en el año 2007 el Medio oriente fue la región con crecimiento anual más alta con el 13,73 %, seguida por Asia y el Pacífico con el 10,45%.

En cuanto a la llegada total de turistas se registra un aumento 766 millones en el año 2004 a 845.6 en el año 2006 con una tasa de crecimiento anual promedio del 5,4% anual.

PARTICIPACIÓN PORCENTUAL POR REGIONES							
REGION	2004	Participación porcentual	2005	Participación porcentual	2006	Participación porcentual	2007
Africa	33,3	4,35	37,3	4,65	40,6	4,80	44,2
América	125,8	16,42	133,2	16,60	135,8	16,06	142,1
Asia y El Pacífico	145,4	18,98	155,3	19,35	167,4	19,80	184,9
Europa	425,6	55,56	438,7	54,67	461	54,52	480,1
Medio Oriente	35,9	4,69	38	4,74	40,8	4,82	46,4
TOTAL	766	100,00	802,5	100,00	845,6	100,00	897,7

Fuente OMT. Cálculos propios

Respecto a la participación de las regiones dentro del total se observa que se ha modificado en el período analizado aumentando en las regiones de África, Asia y el Pacífico y Medio Oriente y disminuyendo en América y Europa regiones que tradicionalmente han tenido la mayor participación porcentual. Europa que en el 2004 representaba el 55.56 pasó al 54.52% en el año 2007.

En Colombia el sector del turismo ha experimentado grandes cambios a raíz de la implementación de políticas como la de seguridad democrática y de las caravanas turísticas iniciadas en el año 2002 que generaron gran confianza en los viajeros después de varios años de estancamiento.

Por su parte el Gobierno Nacional a través del Consejo Directivo de Aerocivil, presidido por el Señor Ministro de Transporte en Sesión No 1 del 25 de enero de 2006, con el fin de apoyar la política de promoción de los destinos turísticos que ofrecen dichas posibilidades a nivel internacional tales como Cartagena, Eje Cafetero, Santa Marta, Leticia y San Andrés y Providencia, aprobó como política buscar que los acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo incluyan dichos puntos sin restricciones en cuanto al número de operadores, frecuencias o derechos de tráfico.

Posteriormente a través de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil como apoyo al desarrollo del turismo mediante resolución No 4116 del 5 de septiembre de 2007 declaró *"punto abierto para el transporte público aéreo nacional, e internacional regular y no regular, el aeropuerto internacional Cortissoz de Barranquilla, El Edén de Armenia, y Simón Bolívar de Santa Marta"*, señalando que en el caso internacional se incluirían en los Acuerdos Bilaterales.

Adicionalmente como un objetivo del Gobierno Nacional se modificó la ley 300 de 1.996 General de Turismo, con la ley 1101 del 22 de Noviembre de 2006, con la que se crea, entre otras disposiciones, una contribución parafiscal para la promoción del Turismo y un impuesto con destino al turismo como inversión social, cuyo hecho generador es el ingreso al territorio colombiano de personas extranjeras que ingresen a Colombia en medios de transporte aéreo de tráfico internacional. Con la implementación de dicha ley se pretende anualmente incrementar de USD \$ 2.000.000 a USD \$10.000.000 los recursos destinados a la competitividad, mercadeo y a la promoción de la actividad turística, tanto a nivel doméstico como internacional.

Considerando la importante relación que existe entre el turismo y el transporte aéreo, y ante la política de fomentar la actividad turística, es indispensable adecuar las políticas de acceso al mercado de transporte aéreo para que se promueva la prestación de nuevos servicios contribuyendo a la dinámica del turismo y a la vez del transporte.

6.2 ACUERDOS COMERCIALES INTERNACIONALES

En materia de Acuerdos Internacionales Colombia actualmente tiene los siguientes Acuerdos Comerciales y Tratados de Libre Comercio:

- Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y los Estados AELC (EFTA): Colombia, Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suecia, firmado el 25 de noviembre de 2008.
- Acuerdo de Libre Comercio con Canadá, firmado el 21 de noviembre de 2008.
- Asociación Latinoamericana de Integración ALADI: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, México, Uruguay y Venezuela.
- Acuerdo Colombia Chile
- CAN – MERCOSUR: Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Colombia.
- Comunidad Andina: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú
- Centroamérica y Caribe:
 - Colombia CARICOM
 - Colombia Costa Rica
 - Colombia Cuba
 - Colombia El Salvador
 - Colombia Guatemala
 - Colombia Honduras
 - Colombia Nicaragua y
 - Colombia Panamá.
 - Tratado de Libre Comercio entre la República de Colombia y las Repúblicas del Salvador, Guatemala y Honduras.
 - Asociación de Estados del Caribe: Miembros plenos: 14 de CARICOM (Comunidad del Caribe): Antigua y Barbuda, Las Bahamas, Barbados,

Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, Santa Lucía, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y Las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, y Haití; 5 países del MCCA (Mercado Común Centroamericano): Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua; 3 del Grupo de los Tres: Colombia, México y Venezuela; y los países de Cuba, Panamá y República Dominicana. Miembros asociados: Aruba y Antillas Holandesas (forman parte del Reino de los Países Bajos) y Francia en representación de Guyana Francesa, Guadalupe y Martinica.

- Acuerdo de Asociación CAN – UE: La Comunidad Andina de Naciones-CAN y la Unión Europea (veintisiete (27) estados miembros) tienen un reto común: negociar y suscribir un Acuerdo de Asociación (AA) que les permita reforzar su diálogo político, intensificar su cooperación y potenciar su comercio recíproco
- TLC Colombia - Chile

Adicionalmente el Ministerio de Comercio Industria y Turismo anunció que Colombia y Japón iniciarán en 2009 negociaciones tendientes a la suscripción de un acuerdo para la promoción y protección recíproca de inversiones (APRI) y para evitar la doble tributación. Así mismo, los Gobiernos de la República de Colombia y de Japón iniciarán paralelamente las negociaciones de un Acuerdo para evitar la Doble Tributación (ADT) y posteriormente un Acuerdo de Asociación Económica (EPA por sus siglas en inglés – Economic Partnership Agreement).

Los anteriores Acuerdos buscan estrechar y facilitar las relaciones comerciales de los países firmantes.

De los países arriba mencionados, Colombia no tiene Acuerdos Bilaterales de transporte aéreo con los países firmantes del AELC (EFTA). Canadá² con el que ha realizado varias reuniones de consulta siendo la última de ellas en el año 2004 con el fin de discutir el establecimiento de un acuerdo sobre el transporte aéreo comercial, sin llegar a suscribir un Acuerdo. Tampoco lo ha realizado con Paraguay, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y algunos países de la Asociación de Estados del Caribe y la Unión Europea.

² No obstante actualmente se considera el otorgamiento de autorizaciones en forma provisional a la aerolínea canadiense para operar servicios regulares de transporte de pasajeros y carga en forma combinada, cumpliendo con los requisitos y procedimientos vigentes en la legislación colombiana, sobre la base de la reciprocidad ofrecida por el Gobierno canadiense a las aerolíneas colombianas

Desde el punto de vista de la conectividad, integración, acercamiento y mejoramiento del servicio de transporte aéreo a los diferentes usuarios es conveniente propiciar conjuntamente con Cancillería negociaciones aerocomerciales con aquellos países con los que Colombia ha firmado Acuerdos y Tratados Internacionales. En este sentido Colombia ha propiciado la suscripción de un Acuerdo de Transporte Aéreo con los países del Triángulo Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras), y ha manifestado a través de Aerocivil, a la Cancillería su interés en que Colombia suscriba el Acuerdo de Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe firmado en el año 2004.

Respecto al Comercio Exterior dado el dinamismo presentado en el mercado con los países asiáticos, a continuación se presenta cómo ha sido la evolución de las exportaciones e importaciones para el período 2004 – 2007.

**EXPORTACIONES A PAISES ASIATICOS
(TONELADAS)**

PAISES	2004	Variación anual .	2005	Variación anual	2006	Variación anual	2007
COREA SUR	28.451	104,68	58.233	6,27	61.882	-58,66	25.583
COREA NORTE	264	431,82	1.404	27,99	1.797	-82,75	310
JAPON	118.514	28,30	152.057	-3,87	146.177	-11,78	128.960
TAIWAN	27.636	8,63	30.022	-28,24	21.543	-46,41	11.544
TOTAL	174.865	38,23	241.716	-4,27	231.399	-28,09	166.397

Fuente: DIAN Sistema Estadístico de Comercio Exterior SIEX. Cálculos propios

Tal como se observa las exportaciones a Países Asiáticos tuvieron un fuerte crecimiento en los años 2004, 2005 y 2006 decayendo en el año 2007.

PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EXPORTACIONES

PAISES	2004	Participación Porcentual	2005	Participación Porcentual	2006	Participación Porcentual	2007
COREA SUR	28.451	16,27	58.233	24,09	61.882	26,74	25.583
COREA NORTE	264	0,15	1.404	0,58	1.797	0,78	310
JAPON	118.514	67,77	152.057	62,91	146.177	63,17	128.960
TAIWAN	27.636	15,80	30.022	12,42	21.543	9,31	11.544
TOTAL	174.865	100,00	241.716	100,00	231.399	100,00	166.397

Fuente: DIAN. Sistema Estadístico de Comercio Exterior. SIEX. Cálculos propios

Es importante observar también la participación de Japón dentro del total de exportaciones que es de alrededor del 64% en el año 2007 seguido por Corea del Sur y Taiwan con el 26.74 y 9.31 respectivamente en el mismo año. Con relación a Corea del Norte su participación solo alcanza al 0.78 %.

Respecto a las importaciones la evolución en el período 2004 – 2007 es la siguiente:

**IMPORTACIONES DE PAISES ASIÁTICOS
(TONELADAS)**

PAISES	2004	Variación Anual.	2005	Variación Anual.	2006	Variación Anual.	2007
COREA SUR	115.451	56,53	180.716	6,01	191.576	4,57	200.340
COREA NORTE	1.271	-30,37	885	868,36	8.570	-72,26	2.377
JAPON	361.377	-12,07	317.774	30,48	414.646	3,94	430.969
TAIWAN	52.845	-0,71	52.468	20,53	63.241	6,09	67.095
TOTAL	530.944	3,94	551.843	22,87	678.033	3,35	700.781

Fuente: DIAN Sistema Estadístico de Comercio Exterior SIEX

El cuadro anterior muestra un crecimiento total de las importaciones de 530.944 toneladas en el año 2004 a 700.781 en el año 2007 con un crecimiento promedio anual del 9.69 %, siendo el Japón el país más representativo con un participación porcentual del 62% aproximadamente dentro del total de exportaciones.

Respecto al total de Comercio Exterior se observa en el siguiente cuadro:

PAISES	2004	Variación Anual.	2005	Variación Anual.	2006	Variación Anual.	2007
COREA SUR	143.902	66,05	238.949	6,07	253.458	-10,86	225.923
COREA NORTE	1.535	49,12	2.289	352,91	10.367	-74,08	2.687
JAPON	479.891	-2,10	469.831	19,37	560.823	-0,16	559.929
TAIWAN	80.481	2,50	82.490	2,78	84.784	-7,25	78.639
TOTAL	705.809	12,43	793.559	14,60	909.432	-4,65	867.178

Fuente DIAN. SISTEMA Estadístico SIEX. Cálculos propios.

El total de Comercio exterior muestra un crecimiento de 705.809 toneladas a 909.342 del año 2004 al 2006 y baja hasta 867.178 en el año 2007, registrando una tas de crecimiento anual para el período 2004- 2007 del 7.10%. Sin embargo

Japón mantiene una participación que va del 67.9 dentro del total en el año 2004 hasta el 65% dentro del total en el año 2007.

6.3 COMPETITIVIDAD

La competitividad se define como un complemento a las condiciones de entorno para el crecimiento. En particular el crecimiento tiene unas condiciones necesarias relacionadas con la seguridad física y jurídica y con la estabilidad macroeconómica. La forma menos controversial de medirla es por medio de la productividad.

En materia de Competitividad el Documento Conpes "Política Nacional de Competitividad y Productividad" del 23 de junio de 2008, plantea quince (15) planes de Acción para desarrollar la política Nacional de competitividad propuesta en el marco Nacional de Competitividad. Dentro de los quince planes de acción planteados en dicho documento se destaca el plan de Acción del eje estratégico **4: Acuerdos Comerciales y de Inversión** con los siguientes productos: a) negociar, implementar y aprovechar Acuerdos comerciales y de inversión (EFTA, Canadá y Unión Europea, Acuerdos Internacionales de Inversión y TLC`s. b) La profundización de Acuerdos comerciales existentes con Perú y México; c) Facilitar la negociación e implementación de Acuerdos de Doble Tributación, d) mejorar la calidad de las estadísticas y el análisis de las exportaciones de servicios y e) apertura de oportunidades con Asia.

El anterior Plan de Acción se debe considerar como un factor importante en la fijación de la política de transporte aéreo.

7. TENDENCIAS EN EL MUNDO

Los Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos siguen siendo los principales medios para la liberalización de servicios internacionales de transporte aéreo en la mayoría de los Estados. Durante el último decenio, alrededor de mil Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos (incluyendo enmiendas y / o memorandos de entendimiento) fueron firmados. En más del 70 por ciento de estos Acuerdos, memorandos de entendimiento y enmiendas figura algún tipo de ajustes de liberalización, tales como la ampliación de los derechos de tráfico (que abarca Tercera, Cuarta y, en algunos casos Quinta Libertad), la designación múltiple, con o sin limitaciones, las rutas, la libre determinación de la capacidad, la doble desaprobación arancelaria o de régimen libre de fijación de precios, y ampliación de los criterios de las compañías aéreas la propiedad sustancial y el control efectivo.

Dado que la industria de transporte aéreo está evolucionando continuamente, algunos de los recientes Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos han incluido disposiciones relativas a los sistemas informatizados de reserva (SIR), de códigos de líneas aéreas, alquiler de aeronaves y el transporte intermodal.

Un hecho importante es el aumento considerable del número de Acuerdos Bilaterales de "cielos abiertos". El primer Acuerdo de este tipo se celebró en 1992 entre los Países Bajos y los Estados Unidos. A partir de octubre de 2008, 148 bilaterales de "cielos abiertos" han llegado a esta forma de negociación con la participación de 93 Estados (y territorios), siendo los Estados Unidos uno de los socios en 80 casos. En más del 60 por ciento de los acuerdos se conceden "Séptimas libertades" para todos los servicios de carga (11 acuerdos de concesión de este derecho para los servicios de pasajeros, entre otros).

Alrededor del 35 por ciento de los "cielos abiertos" de los acuerdos celebrados por los Estados Unidos contienen un anexo de transición que pone límites o prevé que algunas de las frecuencias, las quintas libertades, las séptimas libertades para los derechos de tráfico de carga, servicios no regulares y en tierra, se aplican sólo a las compañías aéreas de los Estados Unidos.³

7.1 Región Latinoamericana

En materia de transporte aéreo, las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico continúan avanzando impulsados por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el caso del Acuerdo de Fortaleza, las Decisiones de la CAN, y trabajo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC). Todos ellos, con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

La flexibilización, como tendencia irreversible del transporte aéreo en América Latina, probablemente se inició con la eliminación de las empresas aéreas estatales y de las economías centralizadas, en las que muchas de esas empresas estatales se sustentaban. La autoridad aeronáutica se hizo más flexible. Esto trajo como consecuencia la necesidad de asumir criterios más liberales en materia de nacionalidad de las empresas aéreas. Las autoridades empezaron a negociar derechos de tráfico en otro esquema, ya no lo hacían para empresas estatales, sino para privadas, las que en algunos casos tenían capital extranjero. Fue entonces, que se introdujeron nuevos elementos para determinar la nacionalidad de las empresas aéreas, tales como la oficina principal, la sede de los negocios, la sede real y efectiva, la base de operación de los aviones en el territorio nacional, y

³ Apartes del Documento presentado en noviembre de 2008, por la OACI en la Conferencia sobre Negociación de Acuerdos Aéreos llevada a cabo en Dubai.

otros vínculos sólidos con el país, criterios éstos que han reemplazado en alguna medida a las exigencias tradicionales de nacionalidad mayoritaria, tanto del capital como de la administración de la empresa aérea.

Empujado por la tendencia mundial, muchos Estados comenzaron a desregular temas que anteriormente tenían esquemas rígidos, como es el caso de la oferta y el sistema tarifario, los que pasaron a depender de las fuerzas del mercado. Todo ello primero lentamente y luego con mayor decisión política. Este proceso ha tenido distintos ritmos en los países de la región. Para algunas autoridades aeronáuticas la liberalización de los mercados de transporte aéreo aún significa riesgos de competencia ruinosa y prefieren el sistema tradicional de regular la oferta y fijar los precios. Otras están convencidas que las regulaciones y restricciones frenan el crecimiento, en tanto que la libre competencia estimula a los transportadores a mejorar los servicios y a crear nuevos mercados. También están aquellas autoridades que han optado por la opción de ir flexibilizando progresivamente sus políticas, adaptándose gradualmente a los nuevos escenarios.

8. NUEVO ENFOQUE

Las tendencias internacionales vienen dando cada vez más importancia a los derechos del consumidor. En el caso del transporte aéreo esto ha llevado a muchos países a modificar la política aérea prestando cada vez más consideración al interés del público frente al interés de las aerolíneas nacionales. Fenómenos como los presentados en Estados Unidos, a finales de los años 70 con la desregulación del transporte aéreo, el proceso de liberalización de los derechos de tráfico en la Europa Comunitaria, los Acuerdos subregionales que promueven libertad de vuelos en la región latinoamericana son solo algunas evidencias de esta nueva tendencia, donde los Gobiernos ya no restringen las condiciones de acceso al mercado, relegando el objetivo de proteger el mercado particular de sus aerolíneas, y por el contrario flexibilizando las condiciones de acceso a las rutas del mercado internacional. Bajo estas condiciones más flexibles en el mercado de transporte aéreo internacional se eliminan los obstáculos al crecimiento del mismo y se facilita y propicia el interés de los usuarios, las regiones, el turismo, y el intercambio comercial por una mejor y mayor conectividad en las comunicaciones aéreas.

En el caso colombiano desde la década de los noventa y dentro de las tendencias internacionales, se empezó a flexibilizar la política aérea en las rutas internacionales, avanzando en un proceso de apertura aplicado a Venezuela, la Comunidad Andina, a países como Chile, y en menor grado a México.

8.1 Latinoamérica

Los acuerdos de integración económica como ALADI en Suramérica, CAN MERCOSUR y Centro América y El Caribe antes mencionados, en algunas oportunidades han promovido esquemas de mayor liberalización en el transporte aéreo. Sin embargo, en el caso colombiano falta extender el esquema de flexibilización en las condiciones de acceso al mercado de transporte aéreo con algunos países de la región latinoamericana.

8.2 Estados Unidos

En el caso de los Estados Unidos, dada su importancia para las aerolíneas nacionales y las condiciones de competencia con los megatransportistas se considera aconsejable propender por un esquema gradual de aumento de capacidad, a través de un control de frecuencias, buscando que este esquema sea más flexible atendiendo las necesidades de la demanda para evitar que se restrinja la consecución de cupos o se encarezca el servicio.

8.3 Europa

Respecto a Europa, la política debe orientarse a flexibilizar las condiciones de acceso con aquellos países donde las condiciones del mercado lo exijan, y específicamente en el mercado español, donde el incremento del tráfico es realmente apreciable, los niveles de ocupación son importantes, y la existencia de intereses manifestados por operadores en esa ruta, así como las condiciones particulares de la ruta en cuanto a las cuantiosas inversiones de capital que se deben efectuar.

9. RECOMENDACIONES SOBRE LINEAMIENTOS DE POLÍTICA AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL

Con el fin de que Colombia cuente con una política de negociaciones aerocomerciales acorde con las tendencias actuales, se recomiendan los siguientes lineamientos:

- 9.1 Teniendo en cuenta la Agenda de relaciones internacionales, la Aeronáutica Civil promoverá acercamientos y acciones de coordinación permanente, con los organismos que dirigen y coordinan las relaciones internacionales del país, tales como el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para establecer una agenda priorizada de negociaciones de transporte aéreo, con miras a diversificar las oportunidades de conectividad

hacia otros países, considerados como esenciales en las relaciones internacionales.

9.2 Considerar como lineamientos para las negociaciones de Acuerdos de Servicios aéreos lo siguiente:

9.2.1 Aplicar en todas las negociaciones el principio de Múltiple designación de tal manera que cada autoridad aeronáutica tenga derecho a designar a una o más líneas aéreas para que exploten los servicios acordados en las rutas especificadas en los Acuerdos.

9.2.2 Ofrecer apertura gradual de frecuencias, ampliando las mismas de manera progresiva de acuerdo con las tendencias de crecimiento del mercado, y/o buscando liberalizar las frecuencias en tercera y cuarta libertad, dentro de un plazo acordado.

9.2.3 Negociar el otorgamiento de derechos de quinta libertad del aire de manera selectiva y bajo condiciones de compensación y reciprocidad o para facilitar la apertura de nuevos servicios internacionales que interesen al Gobierno Nacional.

9.2.4 En cuanto a rutas, incluir en los convenios cuadros de rutas más flexibles siempre y cuando se trate de mercados equivalentes para salvaguardar una reciprocidad real y efectiva

9.2.5 Proponer también que las aerolíneas puedan operar con libertad de equipo, en las rutas acordadas.

9.3 Respecto a las tarifas y dado que cláusulas, como la de "doble desaprobación", no han sido negociadas por Colombia con ningún país, (excepto con Emiratos Árabes en carga) por lo que al menos formalmente, la autoridad aeronáutica debe intervenir en la determinación de los precios de los servicios internacionales. Esto obedece a que a nivel de la política tarifara de Colombia se ha mantenido la potestad de la intervención de la autoridad. Sería conveniente con este esquema de regulación, propiciar la aplicación de la cláusula tarifaria de "país de origen" como un paso intermedio hacia esquemas más flexibles.

9.4 Incluir en los Acuerdos cláusulas que faciliten la celebración de Acuerdos Comerciales o de cooperación y de utilización de aeronaves entre líneas aéreas, considerando en una primera etapa la posibilidad de celebrar Acuerdos

con aerolíneas de terceros países, cuando exista el interés de una aerolínea colombiana.

9.5 En las negociaciones de Acuerdos de servicios aerocomerciales Aerocivil continuará promoviendo el libre acceso a los puntos turísticos colombianos como Cartagena, San Andrés, Barranquilla, Santa Marta y Armenia.

9.6 Teniendo en cuenta que actualmente Colombia tiene relaciones aerocomerciales con 30 países de los cuales 13 se encuentran enmarcadas en Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos, tres (3) en un Acuerdo Multilateral (Decisión 586 de la CAN) y catorce (14) en memorandos de entendimiento, Aerocivil continuará actualizando los Acuerdos de Servicios Aéreos con los que actualmente se tienen dichas relaciones empleando para tal fin los textos del Modelo de Acuerdo de Servicios Aéreos de la OACI

9.7 Aerocivil promoverá que se lleven a cabo negociaciones aerocomerciales que estimulen la conectividad hacia regiones o países, que han establecido vínculos formales de comercio con Colombia a través de Tratados de libre comercio, o de Acuerdos de alcance parcial o que se estén adelantando negociaciones de algún tipo de Acuerdo económico o comercial. En estas negociaciones aerocomerciales se partirá de la base de al menos siete (7) vuelos semanales para servicios de pasajeros y frecuencias ilimitadas en servicios de carga.

En Carga internacional:

Se recomienda:

- Libertad en cuanto a frecuencias y vuelos charter.
- Cuadro de rutas completamente abiertos y en cuanto a derechos de tráfico ampliando las posibilidades de conceder derechos de quinta libertad para facilitar la complementación de los tráficos triangulares propios de los servicios de carga.
- Aplicar el principio de múltiple designación.

Bogotá, abril 30 de 2009