CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN					
Pública	**X**	Pública Clasificada		Pública Reservada	

ANÁLISIS DEL SECTOR

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

1.1 IDENTIFICACIÓN DE LA DEPENDENCIA REQUIRENTE

ÁREA DE LA NECESIDAD	Coordinación Grupo Apoyo Administrativo Mixto.
ORDENADOR DEL GASTO	Dirección Regional Atlántico
OBJETO	Contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para el desplazamiento de los servidores públicos, contratistas, aprendices e invitados de la Regional Atlántico del SENA, cuando en cumplimiento de sus funciones, obligaciones o por necesidades del servicio requieran trasladarse durante la vigencia 2026.

1.2 INTRODUCCIÓN

La Dirección Regional Atlántico del Servicio Nacional de Aprendizaje- SENA, materializando los principios de planeación, de responsabilidad y de transparencia consagrados en la ley 80 de 1993, en cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, y conforme a la Guía para la Elaboración de los Estudios del Sector establecida por la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente, procede a dejar constancia de la elaboración análisis del sector del proceso cuyo objeto es: "***Contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para el desplazamiento de los servidores públicos, contratistas, aprendices e invitados de la Regional Atlántico del SENA, cuando en cumplimiento de sus funciones, obligaciones o por necesidades del servicio requieran trasladarse durante la vigencia 2026",*** el cual tiene como propósito:

- Establecer las necesidades técnicas del servicio o bien a contratar.
- Conocer las condiciones del sector económico al cual pertenece el bien o servicio a contratar.
- Conocer las condiciones y características de los contratos similares que han sido celebrados por otras entidades públicas.
- Establecer las condiciones de tipo técnico del bien o servicio a requerir, financieras de la oferta y las demás que sirvan como base para la elaboración de los estudios previos del proceso contractual.

- Establecer y justificar el valor que se estimará para el proceso de contratación y la forma de pago que tendrá el mismo.

1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje-SENA, es un establecimiento público del orden nacional encargado de cumplir la función que corresponde al Estado de invertir en el desarrollo social y técnico de los trabajadores colombianos; ofreciendo y ejecutando la formación profesional integral, para la incorporación y el desarrollo de las personas en actividades productivas que contribuyan al desarrollo social, económico y tecnológico del país.

En virtud de la Ley 119 de 1994, la misión del SENA es brindar formación profesional integral a los trabajadores de todas las actividades económicas, y a quienes, sin serlo, requieran dicha formación, para aumentar por ese medio la productividad nacional y promover la expansión y el desarrollo económico y social armónico del país, bajo el concepto de equidad social redistributiva.

En ese sentido, la Entidad desarrolla a nivel nacional proyectos encaminados al cumplimiento de los fines del Estado, mediante la formulación, ejecución y planeación de políticas institucionales en cada regional y centro de formación, con el fin de alinear estratégicamente a la Entidad para que la gestión institucional se lleve a cabo de manera coherente y unificada, en beneficio de la población a la que va dirigida la prestación del servicio.

Para el desarrollo de sus objetivos, el SENA cuenta con una planta de personal y contratistas de apoyo administrativo de los procesos misionales y operativos de la Entidad, cuyo nivel central se ubica con sede en la ciudad de Bogotá y un nivel descentralizado conformado por 33 regionales con sus respectivos centros de formación a lo largo de los 32 departamentos y capitales del país.

Las Direcciones Regionales y los Centros de Formación, para el ejercicio de sus actividades misionales y de apoyo administrativo, requiere que sus funcionarios y contratistas puedan ejercer las actividades propias de la Entidad en lugares diferentes de la seda habitual de su trabajo y, también, puedan atender actividades oficiales inherentes a sus empleos que corresponde al Plan Institucional de Capacitación para personal de planta administrativo, misional, trabajadores oficiales e instructores. Lo anterior, conlleva a la necesidad de desplazamiento de servidores públicos y contratistas entre las distintas sedes al interior del país, requiriendo el uso de servicio de transporte aéreo cuando las distancias así lo ameritan y para los eventos que así lo requieran.

De igual manera, los aprendices vinculados a los centros de formación de la Regional requieren desplazarse a ciudades distintas a su sede habitual, en el marco de su proceso formativo, para asistir a eventos académicos, encuentros, ferias, competencias, semilleros, intercambios de conocimiento y demás actividades misionales que fortalecen su proceso de formación profesional integral. En estos casos,

corresponde a la Dirección Regional facilitar los tiquetes aéreos necesarios para su participación, en cumplimiento de los objetivos institucionales.

Sin embargo, es importante señalar que gran parte de estos eventos y actividades se programan durante el transcurso de la vigencia, respondiendo a dinámicas propias de la gestión institucional, lineamientos del nivel central, requerimientos del sector productivo y agendas interinstitucionales, lo que impide determinar de manera anticipada y exacta la cantidad de tiquetes aéreos que serán requeridos en un período específico. Lo anterior, conlleva a la necesidad de contratar los servicios de suministro de tiquetes aéreos en la medida de que sean requeridos.

Mediante la Resolución 442 de 2005, el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA crea en los Centros de Formación Profesional el grupo interno de trabajo denominado “Grupo de Apoyo Administrativo Mixto”, que tiene como objeto principal la ejecución de los procesos de: presupuesto, pagaduría, contabilidad, contratación, compras, mantenimiento, servicios generales, almacenes e inventarios, bajas de bienes inmuebles, entre otras.

En el marco de los procesos de contratación- compras y servicios generales, recae sobre el grupo en cuestión la responsabilidad de adelantar los procesos de adquisición de bienes y servicios de manera general. Dentro del marco del proceso de servicios generales, el de establecer el requerimiento técnico en cuestión que permita satisfacer la necesidad de suministro de tiquetes aéreos. Es por esto que, mediante la comunicación interna del 27 de enero de 2026, la Dirección Regional Atlántico realizó la designación del comité estructurador del proceso de contratación.

ANÁLISIS DE CONVENIENCIA

El SENA requiere para su funcionamiento y realización labores misionales y administrativas propias, contar con servicios como son el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales, que le permita a la Entidad operar de manera adecuada, oportuna, eficiente y eficaz para que los funcionarios, contratistas, aprendices e invitados puedan realizar el desplazamiento para el normal desarrollo de sus funciones u obligaciones, motivo por el cual se hace necesario adquirir el servicio descrito en la presente solicitud.

El servicio de suministro de tiquetes constituye una necesidad recurrente para la Entidad, debido a que acorde al principio de anualidad del sistema presupuestal, la contratación de la necesidad debe realizarse y ejecutarse dentro de cada vigencia presupuestal.

Para la vigencia 2026 la Dirección Regional Atlántico no cuenta con un contrato para suplir la necesidad descrita en la presente solicitud, razón por la cual desde la Coordinación del Grupo de Apoyo Administrativo Mixto se realiza el requerimiento de la contratación al ordenador de gasto.

La Dirección General del SENA asignó a la Regional Atlántico mediante Resolución de Apertura Presupuestal de 2026 la suma total de $ 679.770.290 dividido en los conceptos de: 1. Formación ($369.792.290), 2. Competencias laborales ($6.000.000). 3. APE ($1.000.000). 4. Regular ($22.070.000). 5. Escuela Nacional de Instructores ($280.908.000) para atender esta necesidad; por lo tanto, se hace necesario adelantar el suministro tiquetes aéreos a los diferentes destinos nacionales que la Entidad requiera, así como el acompañamiento y la prestación de servicios adicionales, operativos, logísticos y de asesoría relacionados con transporte aéreo, brindando un servicio oportuno y de calidad al SENA. Asimismo, la presente necesidad se encuentra contemplada en el Plan de Adquisiciones de la Entidad para la vigencia 2026. Asimismo, la presente necesidad se encuentra contemplada en el Plan de Adquisiciones de la Entidad para la vigencia 2026.

Teniendo en cuenta lo anterior, se procede a realizar los estudios previos de análisis y conveniencia para contratar el suministro de tiquetes aéreos para suplir la necesidad descrita, por eso, en virtud de lo anterior se adelantarán los documentos previos requeridos en la norma para iniciar el proceso de selección, el cual constituye una necesidad permanente que se da año tras año en la Institución.

Por otra parte, teniendo en cuenta que en la actualidad no existe Acuerdo Marco de Precios vigente que permita la operación secundaria para garantizar el suministro de los tiquetes aéreos que requiere la Regional Atlántico para llevar a cabo la selección del contratista, se hará uso del procedimiento de selección por Subasta Inversa antes que la selección de contratista por Bolsa de Productos, en relación a lo indicado al literal a del numeral 2° del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007, reglamentado por el artículo 2.2.1.2.1.2.21., del Decreto 1082 de 2015 y las disposiciones contenidas en el Decreto 310 de 2021 en el artículo 2.2.1.2.1.2.12.Lo anterior, teniendo en cuenta la Directiva Presidencial N° 8 de 2022 donde emite Directrices de Austeridad hacia un gasto Público Eficiente y la cual establece lo siguiente:

“2.2. COMISIONES Y VIÁTICOS.

Las entidades deberán justificar la necesidad de cada viaje y la razón por la cual no se utilizan los medios virtuales, así como el número de personas que viajarán, indicando la necesidad de su asistencia y el rol que cada una cumplirá, procurando el número estrictamente necesario y cuyas funciones estén directamente relacionadas con el objeto de la comisión. Las entidades deberán planear, por lo menos trimestralmente, los viajes que sean necesarios para verificar el avance de las obras o los proyectos que se deban visitar, o los demás eventos que se deban atender por fuera de la ciudad donde tengan su sede, especificando las fechas de los viajes requeridos durante el correspondiente trimestre, con el objeto de optimizar el costo de los respectivos tiquetes, teniendo en cuenta que siempre se viajará en clase económica y procurando aprovechar los viajes a una zona determinada, para visitar todos los proyectos o las obras que sea necesario recorrer o verificar en esa zona.

Para los contratos de suministro de tiquetes siempre se utilizará la Subasta Inversa, minimizando los costos por administración o gestión, y si se encuentra vigente, el acuerdo marco de precios.

Para efectos de la liquidación de viáticos, las entidades podrán racionalizar el monto máximo permitido por el Decreto vigente que regula la materia, estableciendo, por ejemplo, el reconocimiento de un 90% por este concepto en las comisiones de servicio."

En virtud de todo lo anterior y teniendo en cuenta la inexistencia de un acuerdo marco de precio vigente para satisfacer la necesidad descrita, se considera necesario iniciar el proceso de contratación del servicio de suministro de tiquetes aéreos a través de la modalidad de selección abreviada de subasta inversa con el fin de contar de manera permanente con el suministro de estos, para el desplazamiento de los servidores públicos (De período fijo, libre nombramiento y remoción, de carrera administrativa definitiva o provisional), aprendices y eventualmente contratistas e invitados quienes adelantan las actividades propias de la misión del SENA o las actividades administrativas de las cuales se requiera el traslado de los mismos.

1.4 ASPECTOS GENERALES, COMERCIALES E HISTÓRICOS DEL MERCADO

1.4.1 Clasificación del bien o servicio:

Las actividades económicas están agrupadas por sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes. Su división se realiza de acuerdo con los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos. La economía clásica divide las actividades económicas en tres sectores, a saber:[1]

Sector primario o agropecuario: *Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca. No se incluyen dentro de este sector a la minería y a la extracción de petróleo, las cuales se consideran parte del sector industrial.*
Sector secundario o industrial: *Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos.*

Se divide en dos sub-sectores: industrial extractivo e industrial de transformación:

Industrial extractivo: *extracción minera y de petróleo.*

[1] Banco de la Republica: Disponible en: https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Sectores_econ%C3%B3micos

Industrial de transformación: *envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.*

Sector terciario o de servicios: *Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc. Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles; pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.*

Una vez analizada la división según la economía clásica, se puede inferir que el servicio producto del presente análisis del sector, se encuentra enmarcado en el sector terciario.

SECTOR DE OCUPACIÓN	SECTOR PARCIAL	ACTIVIDADES RELACIONADAS
TERCIARIO - Servicios	Transportes	Traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes.
	Comunicaciones	Intercambio de información, un proceso de interacción social básico.
	Comercial	Actividad socioeconómica consistente en el intercambio de algunos materiales que sean libres en el mercado de compra y venta de bienes y servicios, sea para su uso, para su venta o su transformación.
	Turístico	Actividades realizadas por las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período consecutivo inferior a un año y mayor a un día, con fines de ocio, por negocios o por otros motivos.
	Sanitario	De Salud o Sanidad, este sector salud pertenece tanto al sector primario, secundario y terciario. Este sector se puede dividir en dos subsectores, que son Pública o Privada.
	Educativo	Proceso multidireccional mediante el cual se transmiten conocimientos, valores, costumbres y formas de actuar.
	Financiero	Actividades relacionadas para el intercambio de distintos bienes de capital entre individuos, empresas o Estados.
	Administración	Comprende el conjunto de organizaciones públicas que realiza la función administrativa y de gestión del Estado y de otros entes públicos con personalidad jurídica, ya sean de ámbito regional o local.

A continuación, se realiza el análisis de la clasificación del servicio tomando de referencia tanto la clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) y la Codificación del clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC). La presente clasificación permitirá realizar tanto el análisis de las variables económicas como los análisis de demanda y de oferta.

1.4.2 Clasificación CIIU:

La Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) es un sistema global utilizado para categorizar y organizar actividades económicas en diferentes sectores industriales. Desarrollada por las Naciones Unidas, la CIIU asigna códigos numéricos a cada tipo de actividad económica, permitiendo una estandarización en la recopilación y análisis de datos relacionados con la producción económica.

Este sistema ayuda a clasificar empresas y actividades económicas en categorías específicas basadas en la naturaleza de su actividad principal, lo que facilita la comparación de datos a nivel nacional e internacional, siendo fundamental para la elaboración de políticas económicas, el análisis de tendencias económicas, la realización de estudios sectoriales y la toma de decisiones estratégicas. Las actividades que comprenden el presenten proceso podrían estar enmarcadas en los siguientes códigos:

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C		
Sección	N	Actividades de servicios administrativos y de apoyo
División	79	Actividades de las agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reserva y actividades relacionadas
Grupo	791	Actividades de las agencias de viajes y operadores turísticos
Clase	7910	Actividades de las agencias de viajes y operadores turísticos

La clase 7910 - Actividades de las agencias de viaje, incluye:

- “Las actividades de agencias de viaje, principalmente encargadas de la venta de viajes, paquetes turísticos, transporte y servicios de alojamiento al por mayor o al por menor al público en general y a clientes comerciales.”

El transporte aéreo es una de las modalidades de transporte más regulada en el mundo, en Colombia la autoridad encargada del control y regulación de la aviación civil es la Aeronáutica civil. Los tiquetes nacionales e internacionales son emitidos por las empresas encargadas del transporte aéreo, más conocidas como aerolíneas.

Las aerolíneas son las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público que, con la debida autorización de la Aeronáutica Civil y mediante remuneración, se comprometen a trasladar personas o cosas, bajo los términos de un contrato de transporte aéreo.[2] Las empresas a cargo del transporte aéreo de pasajeros y equipaje cubren parcialmente las rutas nacionales o internacionales, lo que quiere decir que no se cuenta con una aerolínea que eventualmente cubra la totalidad de los trayectos requeridos.[3]

De acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT) las *agencias de viajes y turismo: Son las empresas comerciales, debidamente constituidas por personas naturales o jurídicas que se dediquen profesionalmente a vender planes turísticos*[4]. Entre los servicios que prestan dichas empresas se encuentra el de *reservar cupos y vender pasajes nacionales e internacionales en cualquier medio de transporte*.

Las "*Agencias de viajes operadoras: Son las empresas comerciales, debidamente constituidas por personas naturales o jurídicas que se dediquen profesionalmente a operar planes turísticos*." Entre los servicios que prestan se encuentra el de: "*Organizar y promover planes turísticos para ser operados por ellas mismas, sus sucursales y agencias si las tuviere, de acuerdo con la ubicación de cada una de ellas dentro del territorio nacional*."

Por su parte, las "Agencias de viajes mayoristas: son las empresas comerciales, debidamente constituidas por personas naturales o jurídicas que se dediquen profesionalmente a programar y organizar planes turísticos. *Uno de los servicios que prestan es: "Programar y organizar planes turísticos nacionales e internacionales, para ser ejecutados por Agencias de Viajes Operadoras y vendidos por Agencias de Viajes y Turismo.*

1.4.3 Contexto económico

PIB (DANE boletín trimestral PIB)

El Producto Interno Bruto (PIB) del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) es la medida más amplia del valor monetario de todos los bienes y servicios finales producidos en un país durante un período específico. El DANE, en Colombia, es la entidad encargada de calcular y publicar estas cifras, las cuales son fundamentales para comprender la salud económica de un país, analizar su

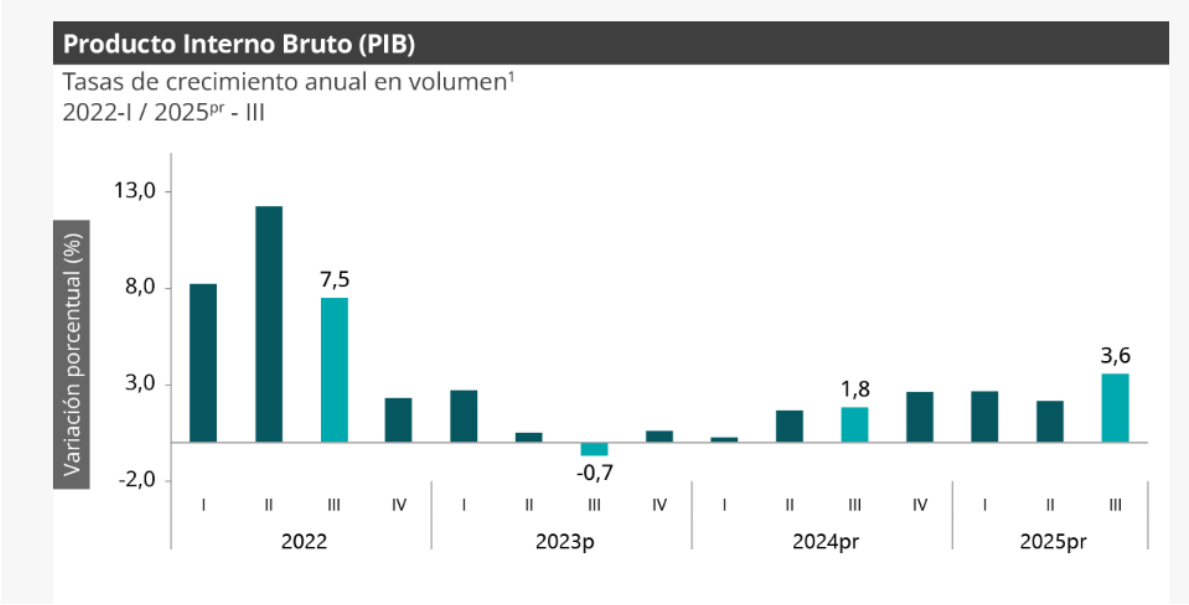
[2] AEROCIVIL. Glosario https://www.aerocivil.gov.co/atencion/transparencia/glosario Fecha de consulta 8 de abril de 2025.

[3] Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 3 enmienda 17, octubre 2021, disponible en internet en, https://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%203%20-%20Actividades%20A%C3%A9reas%20%20Civiles.pdf

[4] https://www.mincit.gov.co/getattachment/f7c53ff0-36c2-435b-884c-bb5e847f8866/Prestadores-de-servicios-turisticos–-Definiciones.aspx

crecimiento, determinar políticas económicas y evaluar el impacto de sectores específicos en la economía nacional.

El PIB del DANE se desglosa en diferentes sectores económicos, como agricultura, industria, servicios, entre otros, ofreciendo una perspectiva detallada del rendimiento de cada área. Además, permite realizar comparaciones a lo largo del tiempo para identificar tendencias económicas, evaluar la contribución de distintos sectores al crecimiento económico y proporción.



Fuente: Gráfica del boletín PIB del DANE. Disponible en: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IIItrim2025.pdf

En el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024pr

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).
- Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2025[pr], respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.
- Industrias manufactureras crece 1,5%

Es importante mencionar, que la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) en su publicación “El valor de la aviación en Colombia” ha pronosticado que el mercado de transporte aéreo en Colombia bajo el escenario de tendencias actuales crecerá en 125% en los próximos 20 años. Esto resultaría en un adicional de 37.9 millones de viajes de pasajeros para el 2037. De cumplirse, esta creciente demanda aportaría aproximadamente $17 mil millones del PIB y casi 860,200 empleos, como se muestra a continuación:

Escenarios de pronósticos para el tráfico de pasajeros, empleos y contribución al PIB[10]

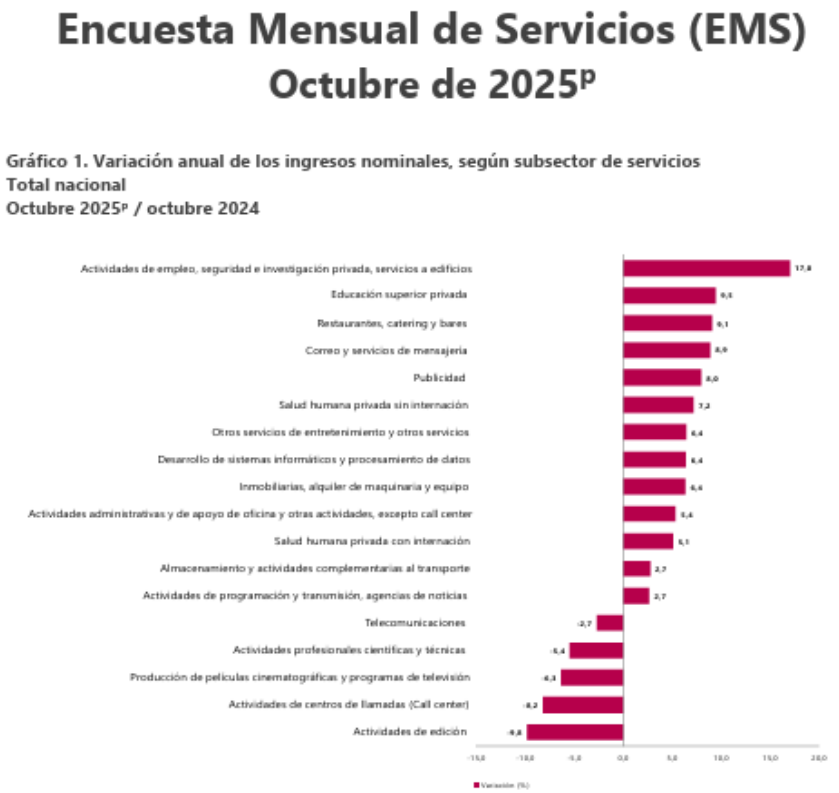
Se pronostica que el mercado de transporte aéreo en Colombia bajo el escenario de "tendencias actuales" crecerá en 125% en los próximos 20 años. Esto resultaría en un adicional de 37.9 millones de viajes de pasajeros para el 2037. De cumplirse, esta creciente demanda aportaría aproximadamente $17 mil millones del PIB y casi 860,200 empleos.

		PASAJEROS	US$ PIB	EMPLEOS
2017		30.3 m	$7.5 bn	600,366
2037	Tendencia actual	68.2 m	$17 bn	860,222
	Pronóstico al alza	153.6 m	$38.3 bn	1,972,622
	Pronóstico a la baja	51 m	$12.7 bn	639,095

Fuente: Publicación IATA "El valor de la aviación en Colombia": https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/colombia-el-valor-de-la-aviacion-spanish.pdf

- **Encuesta Mensual de Servicios EMS**

La Encuesta Mensual de Servicios (EMS) del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en Colombia es una investigación que se lleva a cabo para recopilar datos sobre la actividad económica en el sector de servicios. Este estudio proporciona información clave sobre la oferta y demanda de servicios en el país, incluyendo sectores como comercio, transporte, comunicaciones, servicios financieros, entre otros:



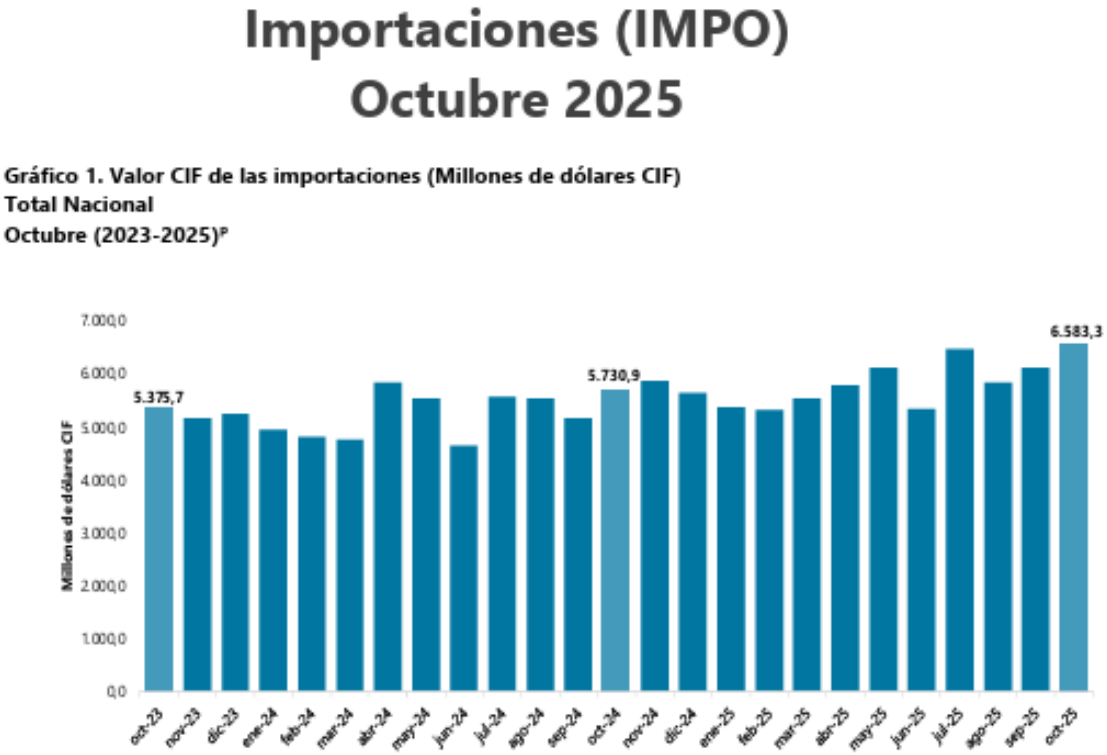
Fuente: Encuesta Mensual de servicios. EMS-DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMS/bol-EMS-oct2025.pdf

La información del EMS – Encuesta Mensual de Servicios refuerza de forma directa la necesidad del proceso contractual, al evidenciar que, a octubre de 2025, los ingresos nominales de las actividades administrativas y de apoyo de oficina crecieron 5,4 %, mientras que el subsector de almacenamiento y actividades complementarias al transporte registró un crecimiento del 2,7 % anual. Esta dinámica confirma que los servicios asociados a la gestión administrativa, logística y al soporte operativo del transporte

mantienen una demanda activa y sostenida en el país, coherente con el incremento de la movilidad institucional y la intensificación de operaciones que requieren coordinación logística permanente.

- **Boletín Importaciones IMPO DANE**

El comportamiento de las importaciones constituye un referente macroeconómico complementario que evidencia el dinamismo de la actividad económica y del comercio exterior del país, lo cual incrementa la necesidad de coordinación institucional, participación en espacios nacionales e internacionales y desplazamientos oficiales. En este contexto, si bien el boletín de importaciones no mide directamente el mercado de servicios de intermediación de viajes, sí aporta un marco económico que explica el aumento de requerimientos logísticos y de movilidad aérea por parte de las entidades públicas.



Fuente: Importaciones-DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IMP/bol-IMP-oct2025.pdf
De acuerdo con la información de importaciones por grupos de productos OMC para el periodo enero–octubre 2025, se evidencia un crecimiento del 11,4 % en el valor total de las importaciones, impulsado principalmente por el grupo de manufacturas, que presentó una variación positiva del 12,6 %, con una contribución de 9,3 puntos porcentuales a la variación total, destacándose la importación de maquinaria y equipo de transporte, así como de productos químicos y bienes intermedios.

Este comportamiento refleja un mayor dinamismo del comercio exterior, de los procesos productivos y de las cadenas logísticas internacionales, lo cual incrementa las necesidades de articulación institucional,

seguimiento, coordinación intersectorial y participación en espacios nacionales e internacionales. En este contexto, el aumento de la actividad económica asociada al comercio exterior genera una mayor demanda de desplazamientos oficiales, misiones técnicas y comisiones de servicio, haciendo necesario que el Ministerio de Justicia y del Derecho cuente con un servicio oportuno, continuo y flexible de suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales, que garantice el cumplimiento eficiente de sus funciones misionales y de apoyo a la gestión institucional.

Tabla 3. Importaciones según grupos de productos OMC
Enero – octubre (2025/2024)P

Sección	Capítulo	Descripción	Enero - octubre 2024	Enero - octubre 2025	Variación %	Contribución a la variación del grupo (pp)	Contribución a la variación total (pp)
			(Millones de dólares CIF)				
		Total	**52.579,7**	**58.561,4**	**11,4**		**11,4**
		Agropecuarios, alimentos y bebidas	**7.673,4**	**8.568,0**	**11,7**		**1,7**
0		Productos alimenticios y animales vivos	6.021,8	6.591,7	9,5	7,4	1,1
	07	Café, té, cacao, especias y sus preparados	230,6	478,3	107,4	3,2	0,5
	04	Cereales y preparados de cereales	2.165,1	2.275,6	5,1	1,4	0,2
	03	Pescado (no incluidos los mamíferos marinos), crustáceos, moluscos e inver	409,5	497,1	21,4	1,1	0,2
	01	Carne y preparados de carne	491,3	567,9	15,6	1,0	0,1
	05	Legumbres y frutas	729,4	805,5	10,4	1,0	0,1
	02	Productos lácteos y huevos de aves	183,1	225,4	23,1	0,6	0,1
	09	Productos y preparados comestibles diversos	468,3	476,8	1,8	0,1	0,0
	00	Animales vivos no incluidos en el capítulo 03	17,9	23,2	29,1	0,1	0,0
	08	Pienso para animales (excepto cereales sin moler)	1.078,6	1.076,4	-0,2	0,0	0,0
	06	Azúcares, preparados de azúcar y miel	247,9	165,5	-33,2	-1,1	-0,2
4		Aceites, grasas y ceras de origen animal y vegetal	586,5	742,4	26,6	2,0	0,3
1		Bebidas y tabacos	386,0	479,0	24,1	1,2	0,2
2		Materiales crudos no comestibles, excepto los combustibles	679,0	754,9	11,2	1,0	0,1
		Combustibles y prod. de industrias extractivas	**5.769,9**	**5.912,8**	**2,5**		**0,3**
3		Combustibles y lubricantes minerales y productos conexos	4.873,6	4.833,5	-0,8	-0,7	-0,1
		Demás	896,3	1.079,3	20,4	3,2	0,3
		Manufacturas	**39.049,7**	**43.960,8**	**12,6**		**9,3**
7		Maquinaria y equipo de transporte	16.622,8	19.068,0	14,7	6,3	4,7
5		Productos químicos y productos conexos, n.e.p.	11.504,0	12.663,1	10,1	3,0	2,2
6		Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material	6.715,9	7.407,9	10,3	1,8	1,3
8		Artículos manufacturados diversos	4.207,0	4.821,8	14,6	1,6	1,2
		Otros sectores	**86,7**	**119,8**	**38,1**		**0,1**

Fuente: DIAN - DANE (IMPO)

Fuente: Importaciones-DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IMP/bol-IMP-oct2025.pdf

- IPC (DANE boletín Mensual)

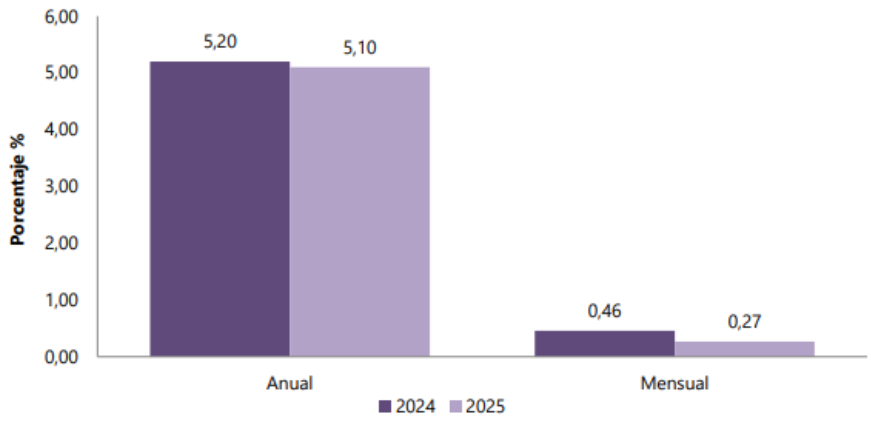
El comportamiento del Índice de Precios al Consumidor – IPC constituye un referente macroeconómico relevante para el presente proceso, en la medida en que permite contextualizar la variación de precios de los servicios de transporte aéreo y de los insumos asociados a su prestación. Dado que el suministro de tiquetes aéreos está expuesto a factores inflacionarios, ajustes tarifarios y condiciones cambiantes del mercado, el IPC sirve como insumo para la estimación del presupuesto, la estructuración financiera del

proceso y la gestión de riesgos económicos del contrato, garantizando que la Entidad cuente con un esquema contractual flexible y acorde con las condiciones reales del mercado.

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Diciembre 2025

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Diciembre 2024 - 2025



Fuente: IPC-DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/dic2025/bol-IPC-dic2025.pdf

El Índice de Precios al Consumidor (IPC) evidencia que, para 2025, la división de gasto Transporte presentó una variación anual del 5,35 %, con una contribución de 0,72 puntos porcentuales a la inflación total, mientras que Restaurantes y hoteles registró una variación del 7,91 %, lo que confirma presiones inflacionarias relevantes sobre los servicios asociados a movilidad, alojamiento y logística de desplazamientos. Este comportamiento de precios incide directamente en el costo del transporte aéreo de pasajeros, dado que los tiquetes incorporan componentes sensibles a la inflación, como tarifas operativas, servicios aeroportuarios, costos administrativos y condiciones de mercado. En consecuencia, el IPC se constituye en un insumo macroeconómico clave para la estimación presupuestal, estructuración financiera y gestión del riesgo económico del proceso de suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales, permitiendo a la Entidad prever variaciones de precios, evitar desfinanciamientos durante la ejecución contractual y adoptar esquemas de contratación flexibles y acordes con la dinámica real del mercado.

Cuadro 1. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2024 - 2025

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2024 Variación (%)	2024 Contribución Puntos Porcentuales	2025 Variación (%)	2025 Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,87	0,85	7,91	0,87
Educación	4,41	10,62	0,41	7,36	0,30
Salud	1,71	5,54	0,09	7,20	0,12
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,57	0,09	6,37	0,11
Transporte	12,93	5,19	0,70	5,35	0,72
TOTAL	100,00	5,20	5,20	5,10	5,10
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	3,31	0,63	5,07	0,95
Bienes y servicios diversos	5,36	3,33	0,18	4,97	0,26
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	6,96	2,13	4,76	1,48
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,18	0,09	3,31	0,13
Prendas de vestir y calzado	3,98	2,06	0,07	2,12	0,07
Recreación y cultura	3,79	-0,21	-0,01	1,85	0,06
Información y comunicación	4,33	-0,93	-0,03	1,22	0,03

Fuente: DANE, IPC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

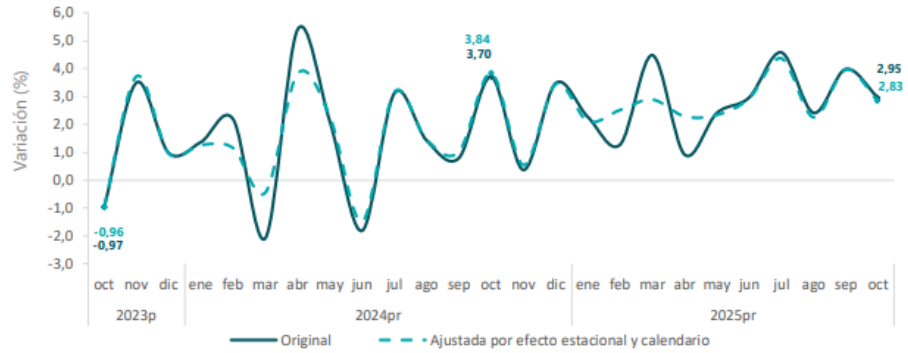
Fuente: IPC-DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/dic2025/bol-IPC-dic2025.pdf

- **Análisis comportamiento anual ISE (DANE Boletín índice de seguimiento a la Económica)**

El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) constituye un referente macroeconómico pertinente para el presente proceso, en la medida en que permite evidenciar el nivel de actividad económica y operativa del país, especialmente en los sectores de servicios, transporte y administración pública. Un mayor dinamismo económico implica un incremento en la gestión institucional, la coordinación intersectorial y la participación de la Entidad en actividades nacionales e internacionales, lo que se traduce en una mayor necesidad de desplazamientos oficiales. En este contexto, el ISE aporta un marco económico que respalda la necesidad permanente y no discrecional del suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales, como insumo esencial para el cumplimiento de las funciones misionales del Ministerio de Justicia y del Derecho.

Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)
Octubre de 2025pr

Gráfico 1. Tasa de crecimiento anual del índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2023p - 2025pr (octubre)



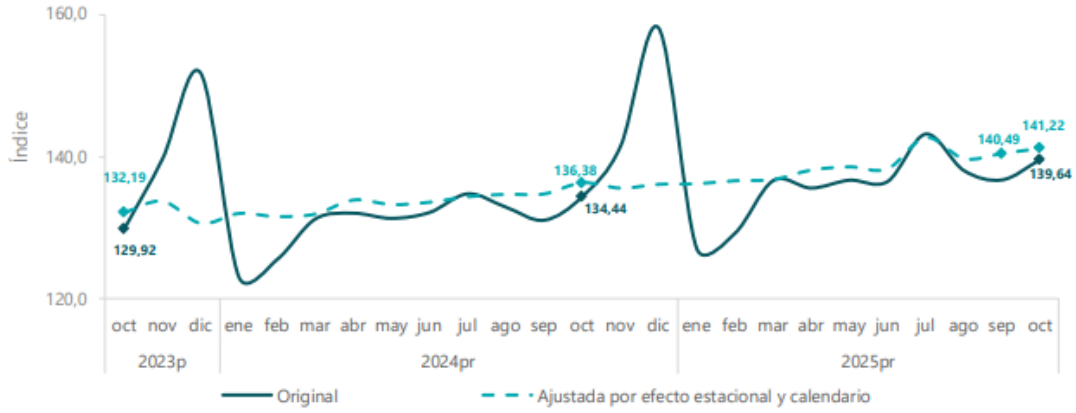
Fuente: DANE, ISE

Fuente: ISE-DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-oct2025.pdf

Se evidencia un crecimiento sostenido de las actividades terciarias entre octubre de 2023 y octubre de 2025, tanto en la serie original como en la serie ajustada por efecto estacional y de calendario. En particular, para octubre de 2025 el índice ajustado alcanza un valor cercano a 141 puntos, superior al registrado en el mismo periodo del año anterior, lo que confirma una expansión continua del sector servicios en el país. Este comportamiento refleja un mayor nivel de actividad en servicios asociados a la administración pública, la coordinación interinstitucional, el transporte y otras actividades de apoyo, lo cual incrementa la intensidad operativa del Estado y la necesidad de presencia institucional en diferentes territorios y escenarios.

En este contexto, la evolución positiva del índice de actividades terciarias respalda la necesidad estructural y permanente de contar con un servicio de suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales, que garantice el desplazamiento oportuno de funcionarios, contratistas y del grupo de seguridad en comisión, como insumo indispensable para el cumplimiento efectivo de las funciones misionales del Ministerio.

Gráfico 14. Índice de las actividades terciarias (base 2015)
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2023p - 2025pr (octubre)



Fuente: DANE, ISE

Fuente: ISE-DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-oct2025.pdf

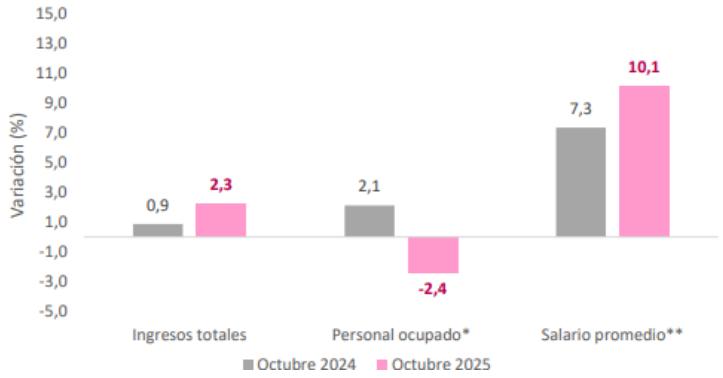
- Encuesta Mensual de Agencias de Viaje (EMAV)

La Encuesta Mensual de Agencias de Viaje (EMAV) constituye la fuente estadística sectorial más pertinente para el presente proceso, en la medida en que mide directamente el comportamiento económico de las agencias de viaje y operadores turísticos, clasificados en el CIIU 791, actividad que corresponde al objeto del contrato. Los resultados de la EMAV evidencian la dinámica de ingresos, ventas y capacidad operativa del sector, lo cual confirma la existencia de una oferta activa y estructurada en el mercado de intermediación de servicios de transporte aéreo. En este contexto, la información de la EMAV respalda de manera directa la necesidad de contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales, como un servicio especializado que solo puede ser provisto por agentes económicos del sector, y que resulta indispensable para garantizar la movilidad institucional requerida para el cumplimiento de las funciones misionales del Ministerio.

Encuesta Mensual de Agencias de Viaje (EMAV)

Octubre 2025

Gráfico 1. Variación anual de los ingresos nominales, personal ocupado total y salario nominal promedio
Total nacional
Octubre 2024 – octubre 2025ᵖ



Fuente: EMAV-DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMAV/bol-EMAV-oct2025.pdf

La gráfica de la Encuesta Mensual de Agencias de Viaje (EMAV) muestra que, para el periodo octubre 2024 – octubre 2025, el sector de agencias de viaje presentó una variación positiva en los ingresos nominales, que pasaron de 0,9 % a 2,3 %, lo cual evidencia una reactivación y estabilidad del mercado de intermediación de servicios turísticos y de transporte aéreo. Al mismo tiempo, se observa una disminución del personal ocupado en 2025 (-2,4 %), contrastando con el crecimiento registrado en 2024 (2,1 %), lo que sugiere un proceso de optimización operativa y mayor eficiencia del sector, apoyado en herramientas tecnológicas y esquemas de gestión más ágiles. Finalmente, el salario nominal promedio presenta un incremento significativo, al pasar de 7,3 % en 2024 a 10,1 % en 2025, reflejando una mayor especialización y cualificación del talento humano del sector. En conjunto, estos resultados confirman que el mercado de agencias de viaje —clasificado en el CIIU 791— se encuentra activo, organizado y con capacidad operativa suficiente, lo que respalda la necesidad de contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales como un servicio especializado, indispensable para garantizar la movilidad continua de funcionarios, contratistas y del grupo de seguridad en comisión, en cumplimiento de las funciones misionales del Ministerio.

- SMMLV (Variación del salario)

El incremento del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) para la vigencia 2026 constituye un factor económico relevante para el presente proceso, en la medida en que incide directamente en los costos laborales de las agencias de viaje, actividad clasificada en el CIIU 791, las cuales prestan el servicio

de intermediación para el suministro de tiquetes aéreos. Dado que este sector es intensivo en mano de obra calificada y debe asumir costos asociados a salarios, prestaciones sociales y aportes parafiscales indexados al SMMLV, su aumento impacta la estructura de costos del servicio. En este contexto, la variación del SMMLV se considera un insumo para la estimación presupuestal, la gestión del riesgo económico y la estructuración financiera del contrato, garantizando que la Entidad cuente con un esquema de contratación realista y acorde con las condiciones del mercado.

La variación del 23 % del SMMLV en 2026 implica un cambio estructural en los costos del mercado que presta el servicio objeto del proceso, con efectos directos sobre su planeación, viabilidad y ejecución, aunque no crea la necesidad, sí la condiciona económicamente. En concreto, este incremento significa que el costo laboral mínimo total (salario + auxilio de transporte) alcanza los $2.000.000, lo que impacta de forma inmediata a la estructura de costos de las empresas incluidas a las del presente estudio de sector.

- TRM semestre

Según el Banco de la República, la TRM se establece como la cantidad de pesos colombianos por un dólar estadunidense. En términos resumidos, la tasa de cambio puede aumentar o disminuir los precios de un producto, las materias primas importadas pueden variar y el precio de los productos de los competidores puede cambiar en el mercado. Por lo anterior, es importante establecer las variaciones que la TRM ha tenido, y si las mismas pueden influir en el objeto del presente estudio de mercado.



El comportamiento de la Tasa Representativa del Mercado (TRM), evidencia un contexto de depreciación y volatilidad cambiaria que incide directamente en el costo del transporte aéreo, particularmente en rutas internacionales, cuyos precios se encuentran referenciados en moneda extranjera. Si bien la TRM no determina la necesidad de desplazamientos oficiales, sí condiciona la forma en que esta debe ser atendida, exigiendo un esquema contractual flexible y un presupuesto acorde con las condiciones reales del

mercado, que permita garantizar de manera continua el suministro de tiquetes aéreos requeridos para el cumplimiento de las funciones misionales de la Entidad.

1.4.4. Contexto técnico

El transporte aéreo es el traslado de personas o cosas efectuado de un origen a un destino, por medio de aeronaves, este representa un gran aporte a la economía colombiana fundamentado en los siguientes aspectos: la generación de empleo, los gastos generados por las aerolíneas y la cadena de suministros, el flujo de comercio, turismo e inversión de parte de los usuarios de todas las aerolíneas que operan en el país. Además, el transporte aéreo puede complementar o sustituir el transporte terrestre, especialmente cuando en algunas regiones del país este medio de transporte es el único que permite la conexión con el resto del territorio nacional.

En términos de infraestructura, Colombia cuenta con 297 aeropuertos, divididos según su administración, tipo y uso así: Administrados por el municipio o el departamento: 108; Aerocivil: 74; Privados: 214 y Militares: 9. Dentro de los aeropuertos más destacados se encuentran: El Dorado, José María Córdoba, Alfonso Bonilla Aragón, Rafael Núñez, y Ernesto Cortissoz.

Es importante mencionar que la venta de tiquetes aéreos involucra a dos tipos de proveedores:

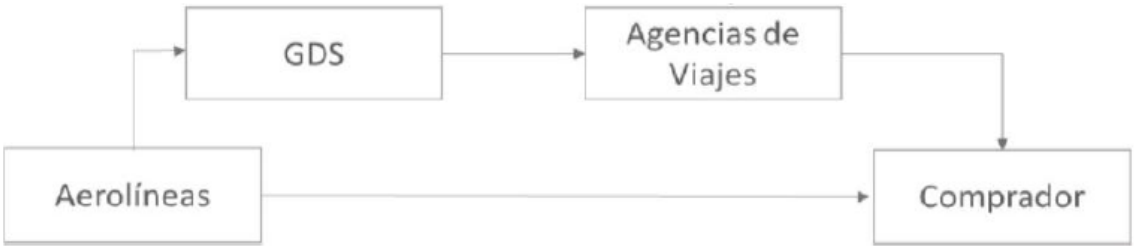
(i) **Aerolíneas:** son las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público. Las Aerolíneas venden Tiquetes Aéreos directamente al público y por medio de Agencias de Viajes.

(ii) **Agencia de viajes:** según el artículo 84 de la Ley 300 de 1996 son: “empresas comerciales, constituidas por personas naturales o jurídicas, que debidamente autorizadas se dediquen profesionalmente al ejercicio de actividades turísticas dirigidas a la prestación de servicios, directamente o como intermediarios entre los viajeros y proveedores de los servicios”.

El papel de las agencias de viajes es vital dentro de la industria, debido a que intermedian en la compra de tiquetes aéreos y brindan apoyo a sus clientes en la consecución del tiquete aéreo más económico de acuerdo con las características requeridas.

Para ello las agencias utilizan un Sistema de Distribución Global (Global Distribution System, GDS, por sus siglas en inglés), debido a que este les permite visualizar los tiquetes aéreos disponibles en el mercado de las aerolíneas con las que tienen convenio. De la misma manera las empresas GDS han desarrollado plataformas de autogestión las cuales son ofrecidas a las agencias de viajes, la búsqueda de tiquetes aéreos disponibles en el mercado por medio de la plataforma ofrecida se realiza conforme a los parámetros de búsqueda solicitados por el comprador. La IATA cumple un papel muy importante en el procesamiento de la información, debido a que todas las transacciones realizadas a través de los GDS son consolidadas por IATA por medio de un reporte llamado BSP Link. “El servicio BSP de IATA se encarga de facturar a cada

Agencia de Viajes las emisiones realizadas con cada aerolínea. Las Agencias de Viajes realizan un pago a BSP y este se encarga de cubrir las obligaciones con cada una de las Aerolíneas".



GDS = Sistema Global de Distribución (Global Distribution System)

Es común que las agencias de viajes ofrezcan a las entidades estatales como parte de los servicios para el suministro de tiquetes aéreos: asesores implant, atención en los aeropuertos, trámite de millas, gestión de convenios con aerolíneas y soporte telefónico 24 horas. Asimismo, dentro de las características de los servicios ofrecidos por las agencias de viajes existe la posibilidad de contar con una plataforma tecnológica que simplifique los procesos de adquisición de tiquetes aéreos, reduzca los tiempos de respuesta y agilice la toma de decisiones. Dicha plataforma permite parametrizar políticas de viajes.

Entidades que Integran el Sector de Transporte Aéreo

- **Ministerio de Comercio, Industria y Turismo:** El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia es la entidad gubernamental encargada de formular y ejecutar políticas, regulaciones y estrategias relacionadas con el comercio, la industria y el turismo en Colombia. Su misión es promover el desarrollo económico del país a través de la promoción del comercio exterior, el fomento de la industria nacional y la promoción del turismo. Trabaja en colaboración con otros actores públicos y privados para impulsar la competitividad de Colombia a nivel nacional e internacional, así como para atraer inversiones y turistas, contribuyendo al crecimiento económico y al desarrollo del país.
- **Ministerio de Transporte:** El Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.
- **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:** La Aeronáutica Civil tiene el compromiso y la responsabilidad de garantizar el transporte aéreo en el territorio nacional.
- **Superintendencia de Transporte:** Es la encargada de vigilar, inspeccionar y controlar la prestación del servicio público de transporte marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo en el país, en cuanto a la calidad de infraestructura y prestación del servicio se refiere. Estas funciones primordialmente se realizan a través de lo que se denominan procesos misionales, actividades que le permiten cumplir con su razón de ser.

- **Agencia Nacional de Infraestructura:** La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas.
- **Comisión de Regulación Infraestructura y Transporte:** La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), tendrá como objeto el diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte y de la infraestructura de transporte, cuando se presenten fallas de mercado, para fomentar la eficiencia, promover la competencia, controlar los monopolios y evitar el abuso de posición dominante.

Gremios y Asociaciones que integran el sector de Transporte Aéreo

- **Asociación Colombiana de Aviadores Civiles - ACDAC:** Trabaja para proteger la seguridad aérea, la soberanía y las condiciones laborales de los pilotos ante el Estado, organismos nacionales e internacionales, empresas operadoras, pasajeros y la sociedad en general.
- **Asociación de Transporte Aéreo en Colombia - ATAC:** Fue constituida en Colombia en 1980 para representar las necesidades gremiales de la industria aeronáutica frente a los organismos públicos, organismos multilaterales, Entidades privadas y la opinión pública. ATAC examina y estudia aspectos influyentes para el transporte aéreo y plantea sus respectivas soluciones.
- **Asociación Nacional de Agencia de Viajes - ANATO:** Es una Entidad sin ánimo de lucro y de carácter gremial que representa, defiende y promociona los intereses generales del turismo y de las Agencias de Viajes en Colombia. Creada el 20 de octubre de 1949, está conformada por alrededor de 700 Agencias Asociadas en todo el territorio nacional con 9 capítulos de representación, consolidando el sector y la agremiación como la Entidad de más amplio reconocimiento nacional por el desarrollo de su gestión.
- **Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA Colombia:** Asociación internacional que representa a las principales líneas aéreas internacionales, fue fundada por 57 miembros en 1945, ahora representa a unas 290 aerolíneas en 120 países. Con un 82% del tráfico aéreo mundial, los miembros de IATA incluyen las principales aerolíneas de carga y pasajeros del mundo.
- **Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC:** Es un organismo internacional de carácter consultivo y sus conclusiones, recomendaciones y resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Estados miembros. Tiene como objetivo primordial proveer a las Autoridades de Aviación Civil de Latinoamérica, una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.
- **Asociación Colombiana de Aviación Civil - AOPA Colombia:** Es una Asociación sin ánimo de lucro, creada en la ciudad de Bogotá-Colombia, con el propósito de ser agente y mecanismo de estudio y análisis de la aviación civil general para el fomento, afición y desarrollo de actividades

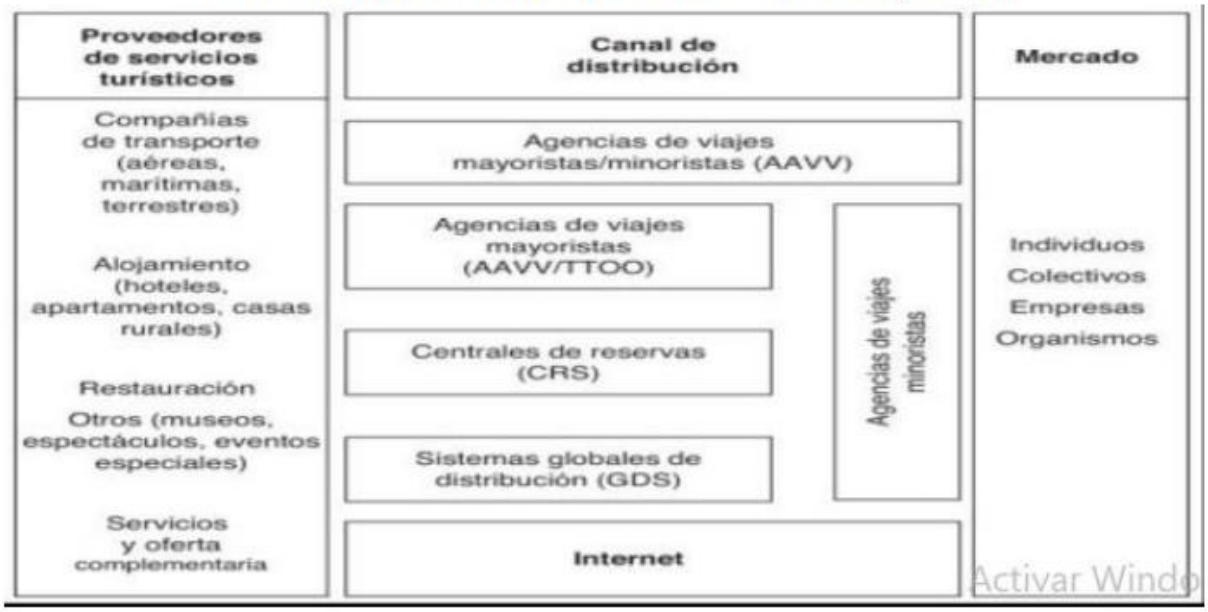
gubernamentales para el desarrollo armónico de la aviación civil general y por ende de la Aeronáutica Nacional.

- **Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia - ALAICO:** Es una Asociación sin ánimo de lucro, creada el 25 de octubre de 1995, tiene como objetivo proponer la preservación, defensa, y desarrollo de los intereses de la industria de transporte aéreo internacional en Colombia.

Cadena de Producción y Distribución Tiquetes Aéreos

Para el caso de los tiquetes aéreos, los mismos cuentan con características especiales que lo diferencian de otro tipo de mercados, la diferencia radica en el costo de los tiquetes, en el cual pueden incidir diferentes factores como: la tarifa, el equipaje, cargos por emisión, cargos por combustible, impuestos y gravámenes adicionales, tasa aeroportuaria, entre otros cargos y servicios ofrecidos. La regulación del costo del transporte aéreo para pasajeros está a cargo de la Aeronáutica Civil.

Estructura de Distribución sector turístico y aéreo



Los canales de distribución son claves dentro del sector turístico y aéreo, y pueden ser múltiples. Actualmente en Colombia se involucran tres (3) tipos de caneles al momento de realizar una compra de tiquetes aéreos, dos de forma directa (aerolíneas, páginas web) y un tercer canal indirecto (agencias de viaje).

El canal directo corresponde a una relación directa entre el proveedor aéreo o el operador turístico con el consumidor final, pues existe una negociación de los productos directamente con los clientes, ya sea a través de canales físicos (oficinas, módulos de aerolíneas) o canales virtuales (internet, módulos de autoservicio). Por otro lado, el suministro indirecto, se caracteriza por la intervención de un agente externo

o intermediario, quien cobra una comisión o tarifa administrativa (en caso de agencias de viajes), sobre el producto final.

La tarifa administrativa se calcula de forma anual por la Aeronáutica Civil y corresponde al valor de la intermediación humana en la expedición del tiquete.

La tarifa administrativa se encuentra asociada a la comercialización de los tiquetes aéreos de pasajeros, tiene su marco regulatorio en lo dispuesto en la Resolución 3596 de 2006 expedida por la Aeronáutica Civil, particularmente el artículo 3 establece que se trata de un cobro obligatorio no reembolsable por expedición de tiquetes o tarifa administrativa, aplicable en las ventas de servicios de transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, la cual deberá ser cobrada por las agencias de viajes e intermediarios y por las líneas aéreas en sus ventas directas.

Para efectos de la aplicación de la tarifa administrativa en los servicios de transporte aéreo nacional, cuando se trate de rutas en las que se incluyan dos o más trayectos en tránsito o conexión con la misma aerolínea, la tarifa administrativa por este concepto se cobrará por una sola vez. Igualmente, se establece que los valores de la tarifa administrativa por ventas nacionales se reajustarán según la variación del IPC del año inmediatamente anterior.

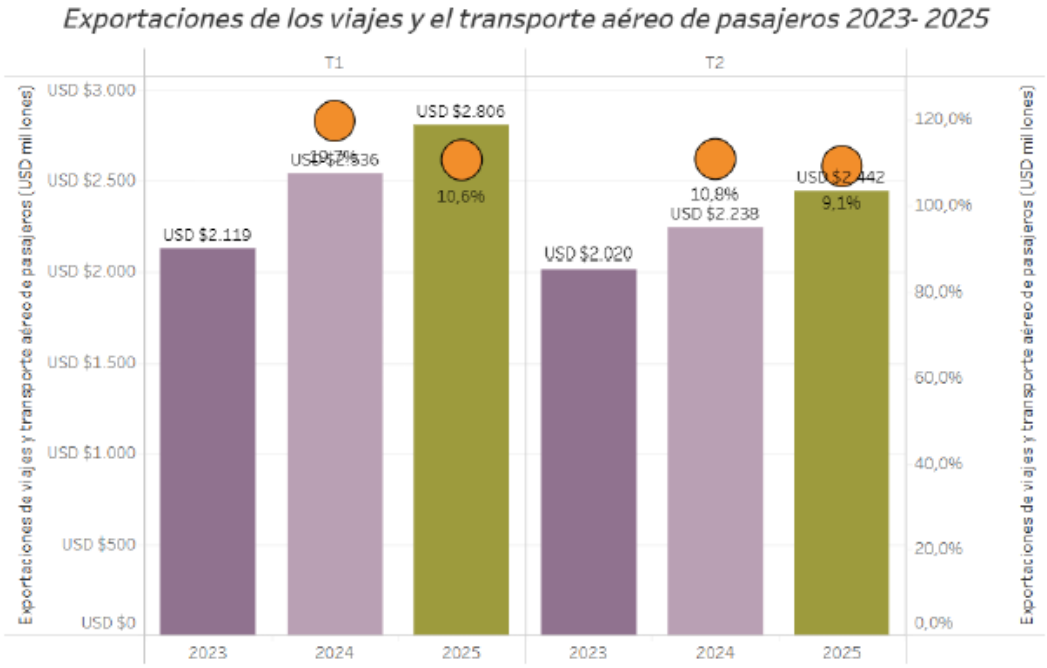
En cuanto a la tarifa administrativa para vuelos internacionales la misma se encuentra reglada conforme a lo establecido en el literal e) del artículo 3 de la Resolución 3596 y la Resolución 1507 de 2012 expedidas por la Aeronáutica Civil.

El artículo segundo de la Resolución 4561 del 2006, que modificó el Artículo 4° de la Resolución 3596 de 2006, establece respecto a la tarifa administrativa diferencial lo siguiente: “articulo 4. En el caso de las ventas efectuadas en su totalidad por internet las aerolíneas y las agencias de viajes podrán cobrar una tarifa administrativa diferente a la señalada en esta resolución”.

Contribución económica del transporte aéreo

Desde una perspectiva institucional, el crecimiento sostenido implica que la movilidad internacional es cada vez más frecuente, estructural y no excepcional. El aumento de las exportaciones por viajes y transporte aéreo confirma que el transporte de pasajeros se consolida como un servicio estratégico, indispensable para la participación del Estado en escenarios internacionales, misiones técnicas, cooperación, seguimiento de compromisos y acompañamiento a esquemas de seguridad en comisión. En este contexto, la siguiente gráfica respalda que la necesidad de suministrar tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales no responde a coyunturas aisladas, sino a una dinámica creciente y permanente del entorno económico y operativo, lo que exige que el Ministerio cuente con un mecanismo contractual estable, oportuno y flexible que garantice la continuidad de los desplazamientos requeridos para el cumplimiento de sus funciones misionales.

Exportaciones de viajes y transporte aéreo



Fuente: Compendio de estadísticas ANATO: https://anato.org/compendio-estadistico/

La gráfica de exportaciones de los viajes y del transporte aéreo de pasajeros (2023–2025) evidencia un crecimiento sostenido del sector, tanto en el primer semestre (T1) como en el segundo semestre (T2), lo que confirma una mayor intensidad de los flujos internacionales de personas y un fortalecimiento del mercado de transporte aéreo.

En T1, las exportaciones pasan de USD 2.119 millones en 2023 a USD 2.536 millones en 2024 y alcanzan USD 2.806 millones en 2025, con una variación positiva cercana al 10,6 % en el último año. De manera consistente, en T2 se observa un aumento de USD 2.020 millones en 2023 a USD 2.238 millones en 2024, llegando a USD 2.442 millones en 2025, con una variación aproximada del 9,1 %. Este comportamiento refleja una expansión real de la demanda internacional de viajes y transporte aéreo, así como una mayor integración del país en dinámicas transfronterizas**.**

Agencias de Viajes

Clases de Agencias de Viajes y funciones

En Colombia el Decreto 502 de 1997 por medio del cual “se definen la naturaleza y funciones de cada uno de los tipos de agencias de viajes de que trata el artículo 85 de la Ley 300 de 1996.”, estableció en su

artículo primero que las agencias de viajes son de tres clases a saber: Agencias de Viajes y Turismo, Agencias de Viajes Operadoras y Agencias de Viajes Mayoristas.

El artículo tercero del Decreto en comento estableció las funciones de las Agencias de Viajes y Turismo, así:

"a) Organizar, promover y vender planes turísticos nacionales, para ser operados por las Agencias de Viajes Operadoras establecidas legalmente en el país;
b) Organizar, promover y vender planes turísticos para ser operados fuera del territorio nacional;
c) Reservar y contratar alojamiento y demás servicios turísticos;
d) Tramitar y prestar asesoría al viajero en la obtención de la documentación requerida para garantizarle la facilidad de desplazamiento en los destinos nacionales e internacionales;
e) Prestar atención y asistencia profesional al usuario en la selección, adquisición y utilización eficiente de los servicios turísticos requeridos;
f) Reservar cupos y vender pasajes nacionales e internacionales en cualquier medio de transporte;
g) Operar turismo receptivo, para lo cual deberán contar con un departamento de turismo receptivo y cumplir con las funciones propias de las Agencias de Viajes Operadoras".

El artículo quinto del Decreto 502 de 1997 contempla las funciones de las Agencias de Viajes Operadoras, así:

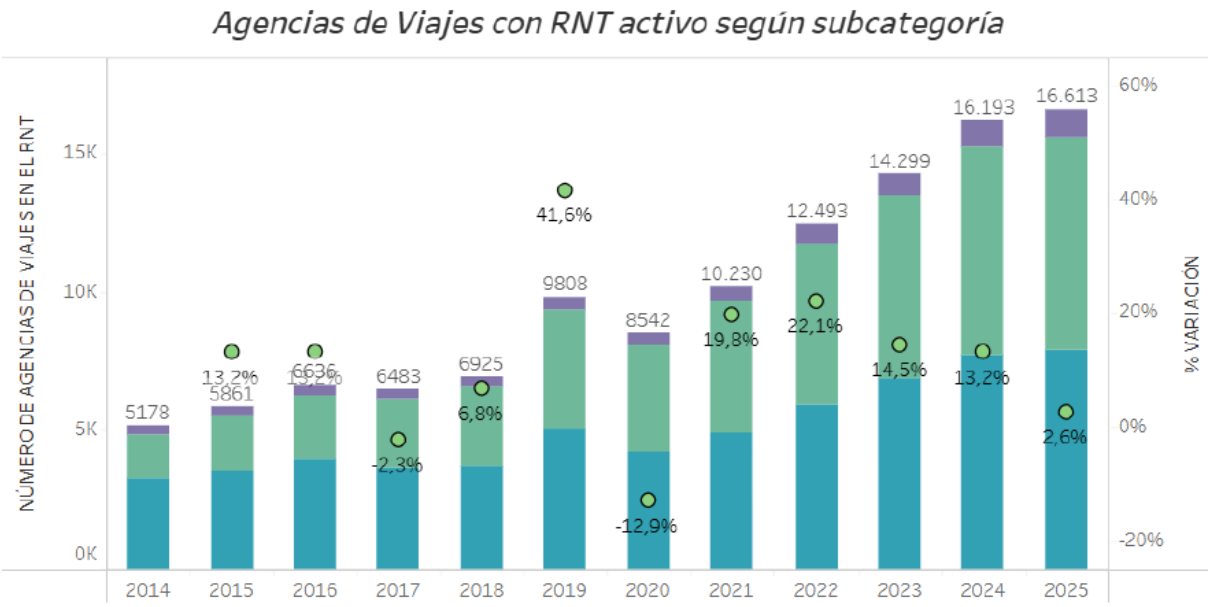
"a) Operar dentro del país planes turísticos, programados por Agencias de Viajes del exterior y del país;
b) Organizar y promover planes turísticos para ser operados por ellas mismas, sus sucursales y agencias si las tuviere, de acuerdo con la ubicación de cada una de ellas dentro del territorio nacional;
c) Prestar los servicios de transporte turístico de acuerdo con las disposiciones que reglamentan la materia;
d) Brindar equipo especializado tal como implementos de caza y pesca, buceo y otros elementos deportivos, cuando la actividad lo requiera;
e) Prestar el servicio de guianza con personas debidamente inscritas en el Registro Nacional de turismo."

El artículo séptimo del Decreto 502 de 1997 establece las funciones de las Agencias de Viajes Mayoristas, así:

"a) Programar y organizar planes turísticos nacionales e internacionales, para ser ejecutados por Agencias de Viajes Operadoras y vendidos por Agencias de Viajes y Turismo;
b) Programar y organizar planes turísticos para ser operados fuera del territorio nacional por sus corresponsales o agentes y para ser vendidos por las Agencias de Viajes y Turismo;
c) Promover y vender planes turísticos hacia Colombia, para ser ejecutados por las Agencias de Viajes Operadoras establecidas en el país;
d) Reservar y contratar alojamiento y demás servicios turísticos, para ser vendidos por las Agencias de Viajes y Turismo."

Atendiendo a la clase de las agencias de viajes, ANATO (previo censo de estas) las clasificó así:

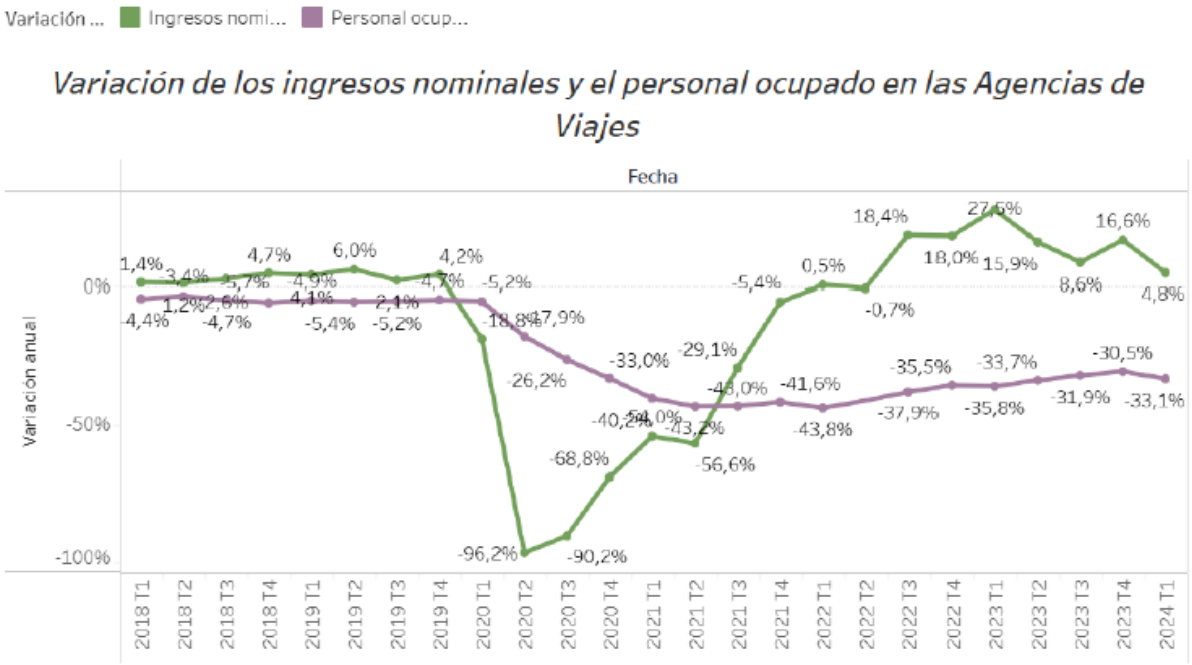
Porcentaje de agencias de viajes atendiendo a su caracterización



Fuente: **ANATO Censo Nacional de agencias de viajes:** https://anato.org/estadisticas

Por subcategoría, se observa que las agencias de viajes y de turismo (azul) constituyen el núcleo del mercado y presentan un crecimiento sostenido, consolidándose como el principal canal de intermediación para la venta y gestión de tiquetes aéreos. Las agencias de viajes operadoras (verde) muestran un crecimiento particularmente dinámico a partir de 2021, reflejando una mayor especialización en la organización logística, la coordinación de servicios y la gestión integral de desplazamientos, capacidades directamente asociadas a las necesidades de entidades públicas. Por su parte, las agencias de viajes mayoristas (morado), aunque representan una proporción menor del total, mantienen una presencia estable y creciente, aportando profundidad, respaldo operativo y capacidad de negociación al mercado.

ANATO ha establecido mediante análisis estadístico que la valoración de ingresos nominales y el personal ocupado en las agencias de viajes, presenta el siguiente comportamiento en el año 2024:



Fuente: ANATO https://anato.org/compendio-estadistico/

Perspectivas de crecimiento económico:

Transporte Aéreo

La información publicada por la International Air Transport Association (IATA) muestra que, aunque la industria aérea alcanzará utilidades récord en 2026 (USD 41.000 millones), el margen neto se mantiene bajo (3,9 %), lo que confirma que el sector opera con alta presión de costos y baja holgura financiera. Este contexto es clave para entender la necesidad institucional.

IATA señala que el crecimiento de ingresos del sector (4,5 %) está impulsado principalmente por la demanda sostenida de pasajeros, con factores de ocupación récord. Esto implica que:

- El transporte aéreo no es coyuntural, sino estructural.
- La movilidad aérea sigue siendo un insumo crítico para gobiernos, empresas y organismos internacionales.
-

De igual manera, el informe evidencia que los costos no asociados a combustible, especialmente costos laborales (28 % del total), mantenimiento, arriendos y tasas aeroportuarias, continúan aumentando. En este escenario:

- Las aerolíneas trasladan parte de esa presión a tarifas, condiciones y restricciones.

- La gestión eficiente de tiquetes (cambios, reembolsos, optimización de tarifas, atención 24/7) requiere agencias especializadas, no compras aisladas.

Además, se debe tener en cuenta que un sector con márgenes estrechos y alta demanda implica:

- Menor tolerancia a errores operativos.
- Mayor riesgo de sobrecostos si no existe una gestión profesional del servicio.

La información sectorial de la International Air Transport Association (IATA) evidencia que, para 2026, la industria del transporte aéreo mantendrá una demanda sólida de pasajeros, con ingresos en crecimiento y utilidades récord, aunque con márgenes operativos reducidos y alta presión de costos. Este contexto confirma que el transporte aéreo es un servicio esencial, intensivo en gestión y sujeto a condiciones dinámicas de mercado, lo que refuerza la necesidad permanente de contar con un servicio especializado de suministro de tiquetes aéreos, que permita a la Entidad garantizar de manera continua, eficiente y oportuna los desplazamientos nacionales e internacionales requeridos para el cumplimiento de sus funciones misionales.

1.4.5 Contexto regulatorio

El artículo 334 de la Constitución Política establece:

"*La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones*".

La Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, señala como principio fundamental: "*Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas*".

Tratándose del transporte aéreo, la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, prescribe:

"Artículo 68: "*El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (libro quinto, capítulo preliminar y segunda parte), por el manual de reglamentos aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil y por los tratados, convenios, acuerdos, prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia*".

Al respecto, el artículo 1860 del Código de Comercio establece: "*REGLAMENTACIÓN POR AUTORIDAD AERONÁUTICA Y CLASIFICACIÓN DE SERVICIO AÉREO. La autoridad aeronáutica reglamentará y clasificará los servicios aéreos, los explotadores y las rutas, y señalará las condiciones que deberán llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general*".

Conforme a lo anterior, en Colombia es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil la encargada de fijar y desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación; todo ello, con miras a contar con un régimen tarifario más flexible, que se adecúe a las necesidades del mercado, promueva la competencia entre los prestadores y propenda por el beneficio de los usuarios.

El Decreto 823 de 2017 modificatorio del Decreto 260 de 2004, establece:

"ARTÍCULO 5°. Funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).
Son funciones generales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), las siguientes:
(…)
18. Fijar y desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.
19. Establecer las tarifas y derechos en materia de transporte aéreo.
20. Recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.
(…)".

La Aeronáutica Civil cuenta con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia que gozan de carácter oficial con la Resolución 5036 del 18 de septiembre de 2009. Por lo cual, quien se pretenda presentar al presente proceso, deberá dar cumplimiento a la normatividad aeronáutica, actos administrativos, circulares y normatividad en general que responde a la naturaleza y funciones de la Aerocivil, entre otras las que se relacionan a continuación:

- La Ley 12 de 1947: aprueba para Colombia, la “Convención sobre Aviación Civil Internacional”, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944” y la Ley 19 de 1992, aprueba el “Protocolo Relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 Bis)” firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980.
- Código de Comercio: Libro Quinto “De la Navegación” – Parte Segunda, “De la Aeronáutica”, adoptado mediante Decreto-Ley 410 de 1971
- Reglamento Aeronáutico de Colombia 1 de 1974 Enmienda No. 3 de 2017 “Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas”.
- Ley 80 de 1993 – Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública
- Ley 300 de 1996 Por la cual se expide la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones” y todas las demás normas que lo modifiquen, aclaren, adicionen o sustituyan
- Decreto Nº 502 de 1997 “Por el cual se definen la naturaleza y funciones de cada uno de los tipos de agencias de viajes de que trata el artículo 85 de la Ley 300 de 1996” y todas las demás normas que lo modifiquen, aclaren, adicionen o sustituyan.
- Decreto Reglamentario Sector Transporte 1079 de mayo 26 de 2015: Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
- Norma Técnica Sectorial NTS AV01/2002 Reservas en agencias de viaje; y todas las demás normas que lo modifiquen, aclaren, adicionen o sustituyan.
- Tratado de Aviación Civil Internacional de la OACI: Establece las normas internacionales relacionadas con la aviación civil, que son relevantes para la regulación de la adquisición de tiquetes aéreos.
- Resolución 3596 de 2006. Las Agencias de Viajes intermedian en la compra de Tiquetes Aéreos. Esta intermediación permite a las Entidades Estatales contratar (i) con todas las Aerolíneas en el mercado.
- Ley 1150 de 2007 – Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos.
- Ley 1474 de 2011 – Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Decreto 1082 de 2015 – Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional.
- Ley 2068 de 2020 – Por la cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones
- Artículo 43 de la ley 2068 de 2020 señala lo siguiente: “Adiciónese un numeral al artículo 468-3 del Estatuto Tributario, hasta el 31 de diciembre de 2022, así: 5. Los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos”.
- De conformidad con el articulo 468-3 del Estatuto Tributario los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos, quedan gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Con esta modificación el Ministerio de Transporte oficializa la disminución del impuesto de IVA del 19% al 5% hasta el 31 de diciembre de 2022.
- Decreto 0199 de 2024 – Por el cual se establece el Plan de Austeridad del Gasto 2024 para los órganos que hacen parte del Presupuesto General de la Nación. (ii) Tiquetes Aéreos con escalas a través de

diferentes Aerolíneas; y (iii) transporte a lugares remotos. De acuerdo a la Resolución 3596 de 2006, expuesta en el Marco Regulatorio (sección III.D del presente documento), las Agencias de Viajes deben cobrar la siguiente Tarifa Administrativa en los casos que exista intermediación humana en el proceso de compra del Tiquete Aéreo. Sin embargo, en los casos que el proceso de emisión sea completamente automatizado, es posible cobrar un menor valor al regulado

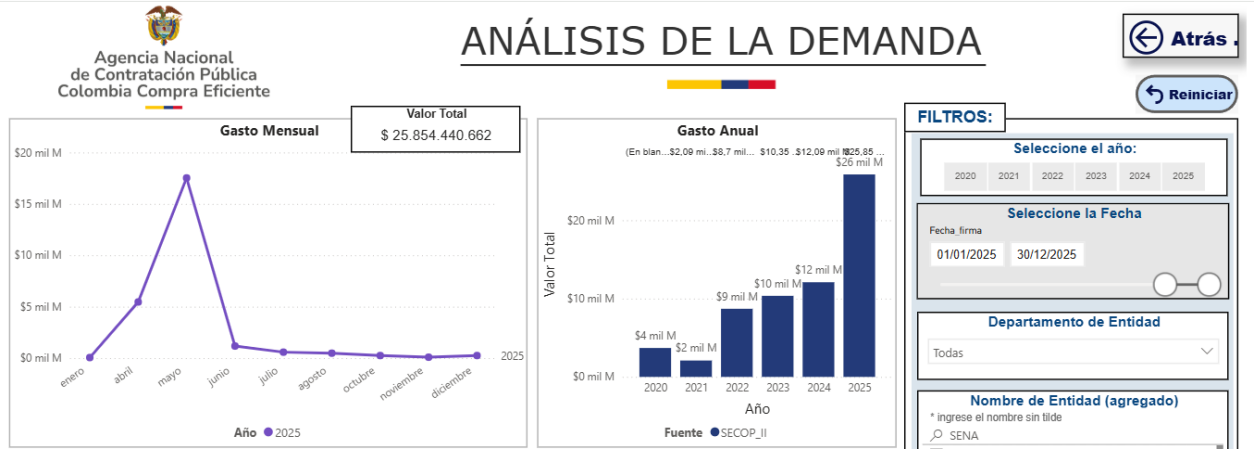
Y las demás normas que modifiquen, aclaren, adicionen o sustituyan las relacionadas anteriormente.

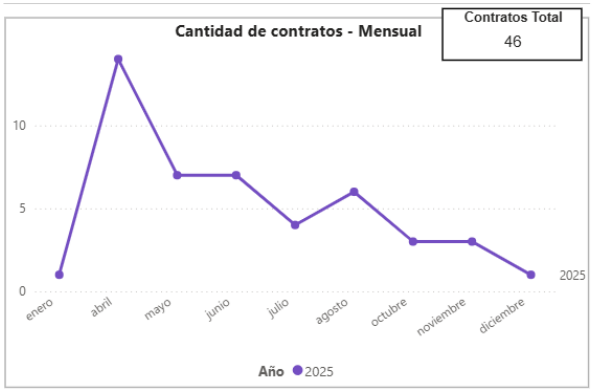
Estas fuentes normativas establecen el marco legal y regulatorio que rige la actividad de las agencias de viajes y la adquisición de tiquetes aéreos en Colombia. El proceso de contratación debe cumplir con los principios y procedimientos establecidos en estas normas, asegurando así la legalidad y transparencia de las transacciones relacionadas con los servicios de viaje y transporte aéreo.

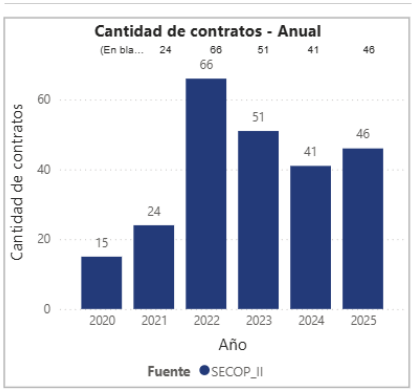
2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

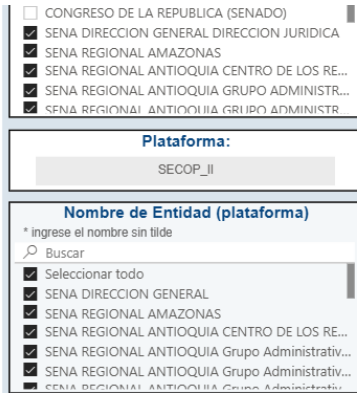
En observancia a los lineamientos dispuestos por la Agencia Nacional de la Contratación Pública- Colombia Compra Eficiente, la Entidad analizará los aspectos generales de contrataciones realizadas por otras entidades del sector y por el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, con objetos similares a los que se establece para la presente contratación, con el fin de identificar aspectos relevantes en el comportamiento de las adquisiciones que recaen sobre prestaciones de servicios de agencias de viaje y suministro de tiquetes aéreos.

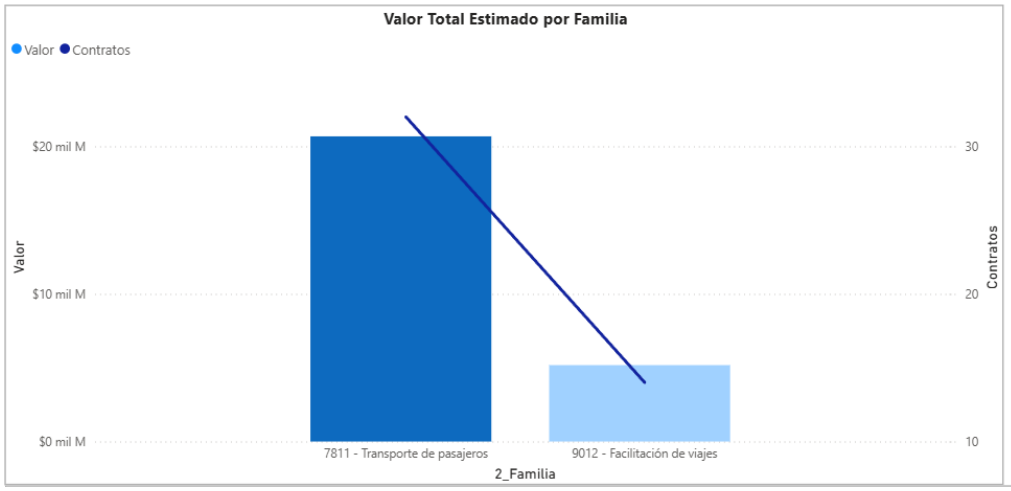
Dentro de las herramientas dispuestas por Colombia compra eficiente, para la elaboración de estudios del sector, se obtiene información relevante para el análisis de la demanda a nivel nacional durante en el 2025:

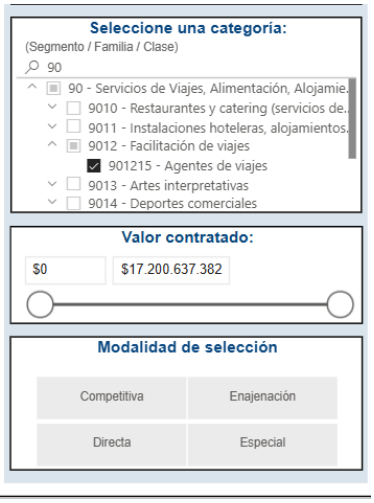






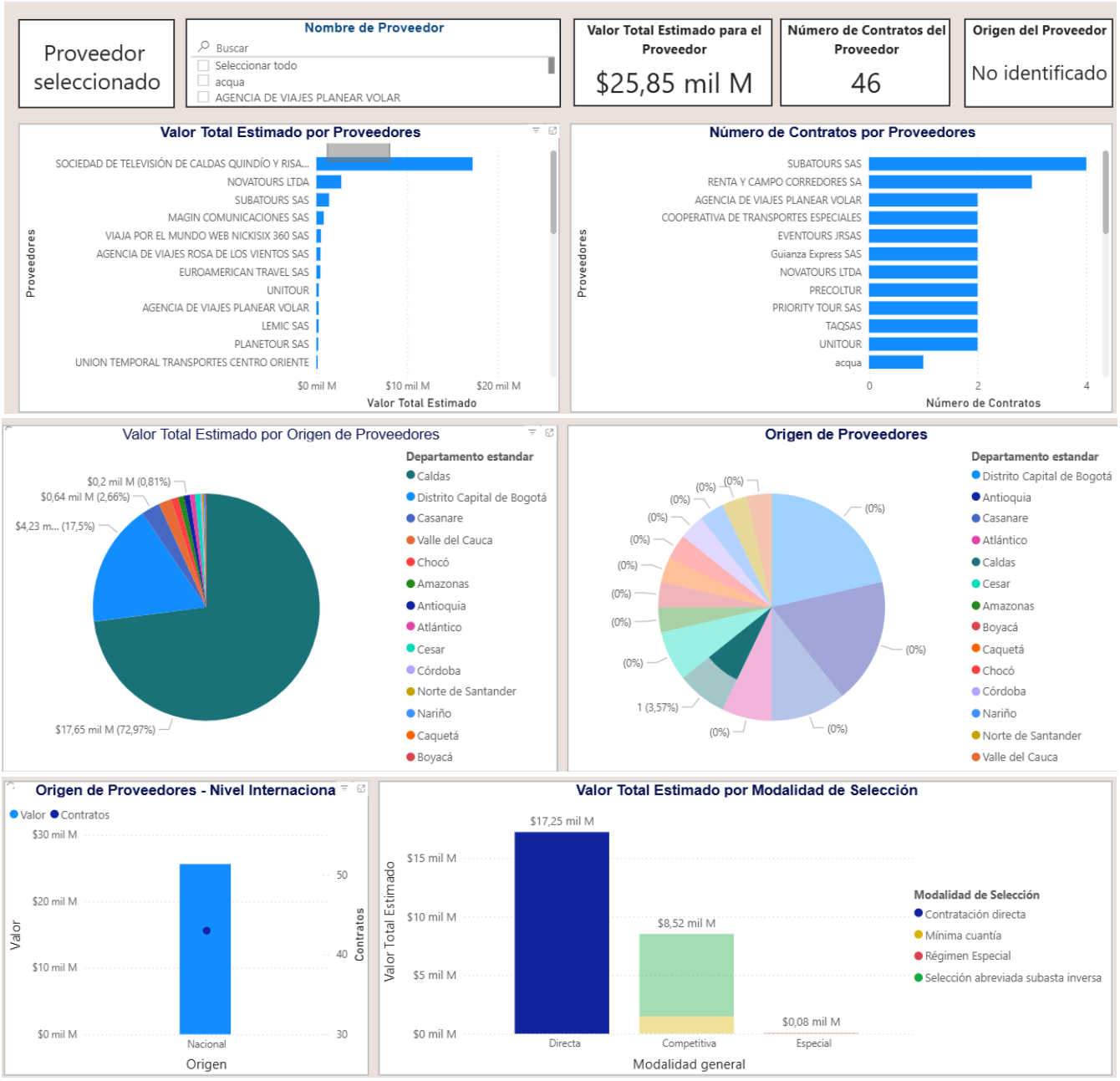






Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2025			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
⊞ 7811 - Transporte de pasajeros	32	$20.678.284.642	79,98%	**32**	**$20.678.284.642**	**79,98%**
⊞ 9012 - Facilitación de viajes	14	$5.176.156.020	20,02%	**14**	**$5.176.156.020**	**20,02%**
Total	**46**	**$25.854.440.662**	**100,00%**	**46**	**$25.854.440.662**	**100,00%**



El análisis de la demanda evidencia que el SENA ha requerido de manera constante la adquisición de servicios asociados al transporte aéreo, registrando para la vigencia analizada un total de 46 contratos por un valor aproximado de $25.854.440.662, concentrados principalmente en la familia UNSPSC 7811 – Transporte de pasajeros (79,8% del valor total).

De los resultados arrojados se concluye que, el grueso del gasto está en transporte de pasajeros, que corresponde directamente a la compra de tiquetes. “Facilitación de viajes” refleja servicios de agenciamiento, es decir, el modelo típico de intermediación a través de agencias de viajes. Se confirma que no es una necesidad ocasional, sino un requerimiento estructural y permanente de la operación institucional.

Hay varios proveedores participando (agencias de viajes, operadores turísticos, etc.), entre ellos:

- Agencias de viajes
- Operadores logísticos de transporte
- Empresas especializadas en gestión de viajes corporativos.

Esto, es, el mercado es competitivo y plural, con múltiples oferentes con capacidad de atender el objeto.

DEMANDA SENA

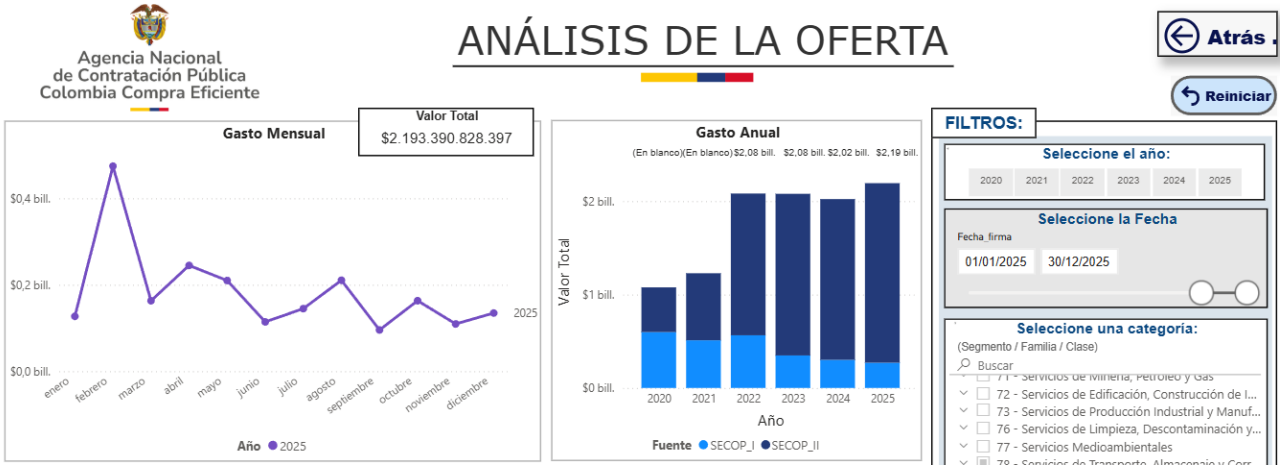
Se realizó una búsqueda de los procesos de contratación adelantados por el SENA Dirección Regional Atlántico en vigencias anteriores:

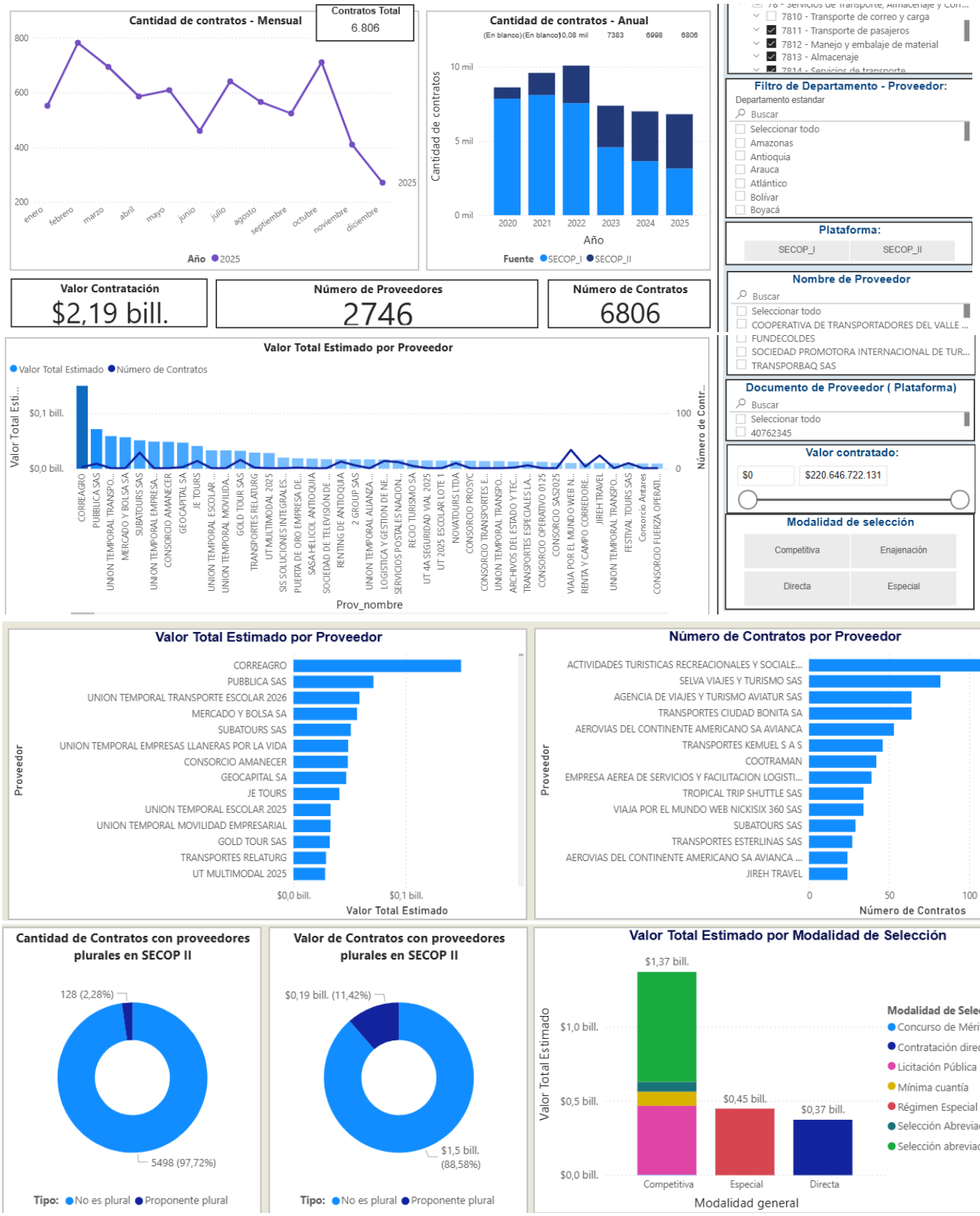
No. contrato	Proveedor	Objeto	Valor	Plazo	Modalidad de contratación
CO1.PCCNTR.7723769 de 2025	MAGIN COMUNICACIONES S.A.S.	Contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para el desplazamiento de los servidores públicos, contratistas e invitados de la Regional Atlántico del SENA, cuando en cumplimiento de sus funciones, obligaciones o por necesidades del servicio requieran trasladarse durante la vigencia 2025	$710.425.517	9 meses	Selección Abreviada Subasta Inversa
CO1.PCCNTR.6082917 de 2024	UNIÓN TEMPORAL PRIORITY - WE TRAVEL ATLANTICO	Contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para el desplazamiento de los servidores públicos, contratistas e invitados de la Regional Atlántico del SENA, cuando en cumplimiento de sus funciones, obligaciones o por necesidades del servicio requieran trasladarse durante la vigencia 2024.	$657.207.250	9 meses y 15 días	Selección Abreviada Subasta Inversa

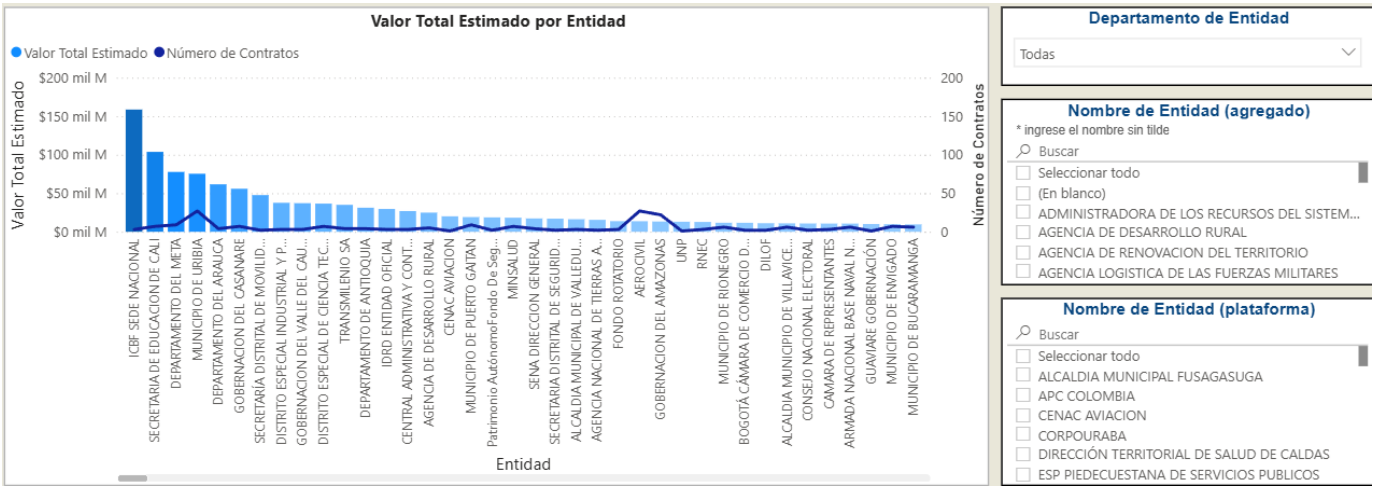
CO1.PCCNTR.4904636 de 2023	SUBATOURS SAS	Contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para el desplazamiento de los servidores públicos, contratistas e invitados de la Regional Atlántico del SENA, cuando en cumplimiento de sus funciones, obligaciones o por necesidades del servicio requieran trasladarse durante la vigencia 2023	$590.885.062,53	7 meses y 22 días	Selección Abreviada Subasta Inversa

3. ANÁLISIS DE LA OFERTA

De acuerdo con la información obtenida en la consulta realizada en el modelo de abastecimiento estratégico; *Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente*, frente a la búsqueda de empresas del sector cuyo objeto se relaciona con el código UNSPSC90121500, se puede evidenciar que, entre enero del 2025 y diciembre del 2025, se suscribieron 6.806 contratos a nivel nacional por valor de $2.19 billones donde participaron 2746 proveedores:




Cantidad de contratos - Mensual
Contratos Total
6.806
800
600
400
200
enero
febrero
marzo
abril
mayo
junio
julio
agosto
septiembre
octubre
noviembre
diciembre
2025
Año 2025
Cantidad de contratos - Anual
(En blanco) (En blanco) 0,08 mil 7383 6998 6806
10 mil
5 mil
0 mil
Cantidad de contratos
2020
2021
2022
2023
2024
2025
Año
Fuente SECOP_I SECOP_II
7810 - Transporte de correo y carga
7811 - Transporte de pasajeros
7812 - Manejo y embalaje de material
7813 - Almacenaje
Filtro de Departamento - Proveedor:
Departamento estandar
Buscar
Seleccionar todo
Amazonas
Antioquia
Arauca
Atlántico
Bolívar
Boyacá
Plataforma:
SECOP_I
SECOP_II
Nombre de Proveedor
Buscar
Seleccionar todo
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE ...
FUNDECOLDES
SOCIEDAD PROMOTORA INTERNACIONAL DE TUR...
TRANSPORBAQ SAS
Documento de Proveedor (Plataforma)
Buscar
Seleccionar todo
40762345
Valor contratado:
$0
$220.646.722.131
Modalidad de selección
Competitiva
Enajenación
Directa
Especial
Valor Contratación
$2,19 bill.
Número de Proveedores
2746
Número de Contratos
6806
Valor Total Estimado por Proveedor
Valor Total Estimado
Número de Contratos
Valor Total Esti...
$0,1 bill.
$0,0 bill.
Número de Contr...
100
0
CORREAGRO
PUBBLICA SAS
UNION TEMPORAL TRANSPO...
MERCADO Y BOLSA SA
SUBATOURS SAS
UNION TEMPORAL EMPRESA...
CONSORCIO AMANECER
GEOCAPITAL SA
JE TOURS
UNION TEMPORAL ESCOLAR ...
UNION TEMPORAL MOVILIDA...
GOLD TOUR SAS
TRANSPORTES RELATURG
UT MULTIMODAL 2025
SIS SOLUCIONES INTEGRALES...
PUERTA DE ORO EMPRESA DE...
SASA HELICOL ANTIOQUIA
SOCIEDAD DE TELEVISION DE ...
RENTING DE ANTIOQUIA
2 GROUP SAS
UNION TEMPORAL ALIANZA ...
LOGISTICA Y GESTION DE NE...
SERVICIOS POSTALES NACION...
RECIO TURISMO SA
UT 4A SEGURIDAD VIAL 2025
UT 2025 ESCOLAR LOTE 1
NOVATOURS LTDA
CONSORCIO PROSYC
CONSORCIO TRANSPORTES E...
UNION TEMPORAL TRANSPO...
ARCHIVOS DEL ESTADO Y TEC...
TRANSPORTES ESPECIALES LA...
CONSORCIO OPERATIVO 0125
CONSORCIO SAS2025
VIAJA POR EL MUNDO WEB N...
RENTA Y CAMPO CORREDORE...
JIREH TRAVEL
UNION TEMPORAL TRANSPO...
FESTIVAL TOURS SAS
Consorcio Antares
CONSORCIO FUERZA OPERATI...
Prov_nombre
Valor Total Estimado por Proveedor
Proveedor
CORREAGRO
PUBBLICA SAS
UNION TEMPORAL TRANSPORTE ESCOLAR 2026
MERCADO Y BOLSA SA
SUBATOURS SAS
UNION TEMPORAL EMPRESAS LLANERAS POR LA VIDA
CONSORCIO AMANECER
GEOCAPITAL SA
JE TOURS
UNION TEMPORAL ESCOLAR 2025
UNION TEMPORAL MOVILIDAD EMPRESARIAL
GOLD TOUR SAS
TRANSPORTES RELATURG
UT MULTIMODAL 2025
$0,0 bill.
$0,1 bill.
Valor Total Estimado
Número de Contratos por Proveedor
Proveedor
ACTIVIDADES TURISTICAS RECREACIONALES Y SOCIALE...
SELVA VIAJES Y TURISMO SAS
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR SAS
TRANSPORTES CIUDAD BONITA SA
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO SA AVIANCA
TRANSPORTES KEMUEL S A S
COOTRAMAN
EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACION LOGISTI...
TROPICAL TRIP SHUTTLE SAS
VIAJA POR EL MUNDO WEB NICKISIX 360 SAS
SUBATOURS SAS
TRANSPORTES ESTERLINAS SAS
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO SA AVIANCA ...
JIREH TRAVEL
0
50
100
Número de Contratos
Cantidad de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
128 (2,28%)
5498 (97,72%)
Tipo: No es plural Proponente plural
Valor de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
$0,19 bill. (11,42%)
$1,5 bill. (88,58%)
Tipo: No es plural Proponente plural
Valor Total Estimado por Modalidad de Selección
$1,37 bill.
$1,0 bill.
$0,5 bill.
$0,0 bill.
Valor Total Estimado
$0,45 bill.
$0,37 bill.
Competitiva
Especial
Directa
Modalidad general
Modalidad de Selección
Concurso de Méritos
Contratación directa
Licitación Pública
Mínima cuantía
Régimen Especial
Selección Abreviada de M...
Selección abreviada subast...



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2025			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
⊞ 7811 - Transporte de pasajeros	5579	$1.675.703.564.101	76,40%	**5579**	**$1.675.703.564.101**	**76,40%**
⊞ 7812 - Manejo y embalaje de material	49	$17.629.919.013	0,80%	**49**	**$17.629.919.013**	**0,80%**
⊞ 7813 - Almacenaje	328	$123.583.353.025	5,63%	**328**	**$123.583.353.025**	**5,63%**
⊞ 7814 - Servicios de transporte	271	$134.762.589.479	6,14%	**271**	**$134.762.589.479**	**6,14%**
⊞ 9012 - Facilitación de viajes	579	$241.711.402.779	11,02%	**579**	**$241.711.402.779**	**11,02%**
Total	**6806**	**$2.193.390.828.397**	**100,00%**	**6806**	**$2.193.390.828.397**	**100,00%**

Durante el período analizado, el valor total de la contratación asociada al suministro de tiquetes aéreos asciende aproximadamente a $2,19 billones, lo que refleja un mercado robusto y dinámico, con una demanda constante por parte de las entidades públicas a nivel nacional y territorial.

El análisis del gasto anual muestra una tendencia sostenida en los últimos años, con valores que superan los $2 billones anuales, lo cual evidencia que este tipo de contratación no es excepcional ni esporádica, sino estructural y recurrente dentro de la gestión pública.

Se identifican aproximadamente 2.746 proveedores que han participado en procesos relacionados con el suministro de tiquetes aéreos, lo que demuestra un amplio universo de agentes económicos habilitados para prestar este servicio. Asimismo, se registran alrededor de 6.806 contratos, lo cual confirma una alta rotación contractual y una participación reiterada de distintos proveedores.

Este volumen de actores y contratos permite concluir que no se trata de un mercado concentrado, sino de un sector con pluralidad de oferentes, donde coexisten grandes agencias de viajes, uniones temporales, consorcios y proveedores especializados, lo que reduce el riesgo de prácticas restrictivas de la competencia.

En el mismo sentido, y habiendo consultado el histórico de contratación en la plataforma SECOP II, la modalidad de contratación para este tipo de procesos es variada, y dentro de las modalidades competitivas, se encuentra la Selección Abreviada Subasta inversa seguida de la Licitación Pública.

4. INDICADORES

4.1 CAPACIDAD FINANCIERA

Se tendrá en cuenta que los oferentes cumplan los requisitos mínimos, que demuestren la solidez financiera y económica de las personas jurídicas, naturales, individuales o conjuntas que se habiliten para participar en el proceso contractual, brindando la certeza de su estabilidad, permanencia y sostenibilidad económica y financiera, requeridas del adjudicatario. Por ello se solicitará el RUP y se evaluarán los indicadores financieros y organizacionales sobre la información financiera reportada en el RUP que se encuentre vigente a la fecha de cierre del proceso, de conformidad con los establecido en el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 221 del Decreto Ley 019 de 2012 y en el Decreto 1082 de 2015.

Los indicadores de capacidad financiera contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 son:

Índice de Liquidez = Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

Un activo líquido es aquel que se negocia activamente en un mercado y puede ser convertido rápidamente en efectivo. Los activos corrientes normalmente incluyen caja, títulos valores de corto plazo. Cuentas por cobrar e inventarios. Los pasivos corrientes normalmente incluyen las cuentas por pagar, deuda de corto plazo y gastos acumulados.

Índice de Endeudamiento = (Pasivo Total / Activo Total), el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

Los acreedores prefieren índices de endeudamiento bajos porque entre más bajo sea éste el respaldo del deudor frente a las pérdidas en caso de liquidación es mayor.

Razón de cobertura de intereses=Utilidad Operacional/Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menores la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

En caso de que la Razón de cobertura de intereses resulte indeterminada, la propuesta será habilitada siempre que este resultado sea producto de que los gastos de intereses se encuentren en 0.00.

4.2 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Los indicadores de capacidad organizacional contenidos en el artículo 10 del Decreto 1510 de 2013 son:

Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

4.3 FIJACIÓN DE INDICADORES FINACIEROS Y ORGANIZACIONALES PARA EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

Indicadores financieros- Sistema integrado de información societaria[5]

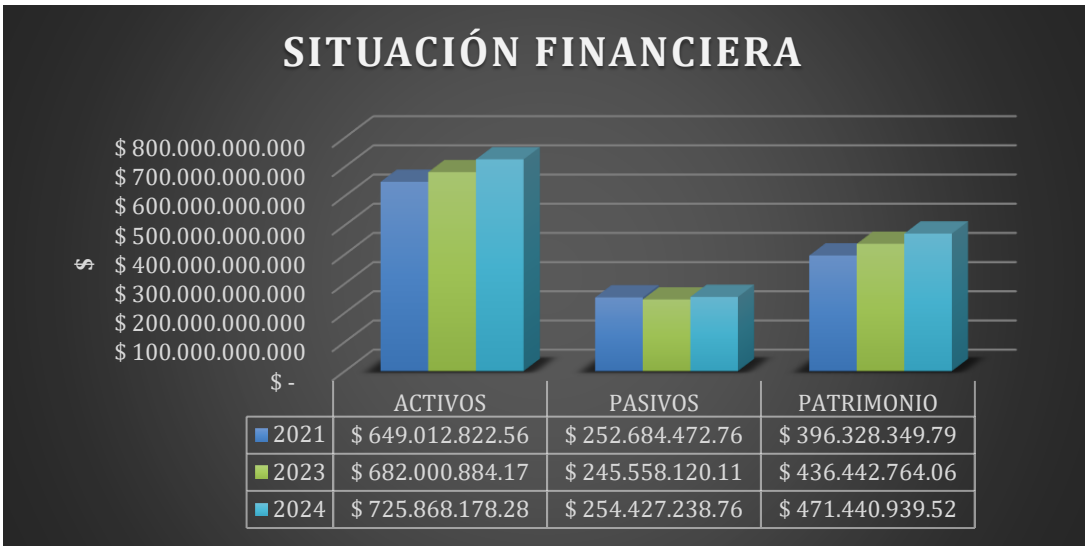
La exigencia de los requisitos financieros en todos los procesos de contratación en esta entidad territorial es el resultado de un estudio objetivo de las condiciones del mercado y de la información que reposa en nuestros archivos de los estados financieros de todas las empresas que se han presentado en los distintos procesos en años anteriores.

Teniendo en cuenta la duración del contrato y la forma de pago se requiere que la empresa que resulte adjudicataria del presente proceso cuente con el suficiente músculo financiero para permitir el desarrollo normal del contrato. Es por esto por lo que para la determinación de los indicadores financieros a evaluar en el proceso se tuvo en cuenta el comportamiento de las diferentes cuentas principales del balance y estado generales, tomados de los reportes anuales publicados por el Sistema Integrado de información Societario.

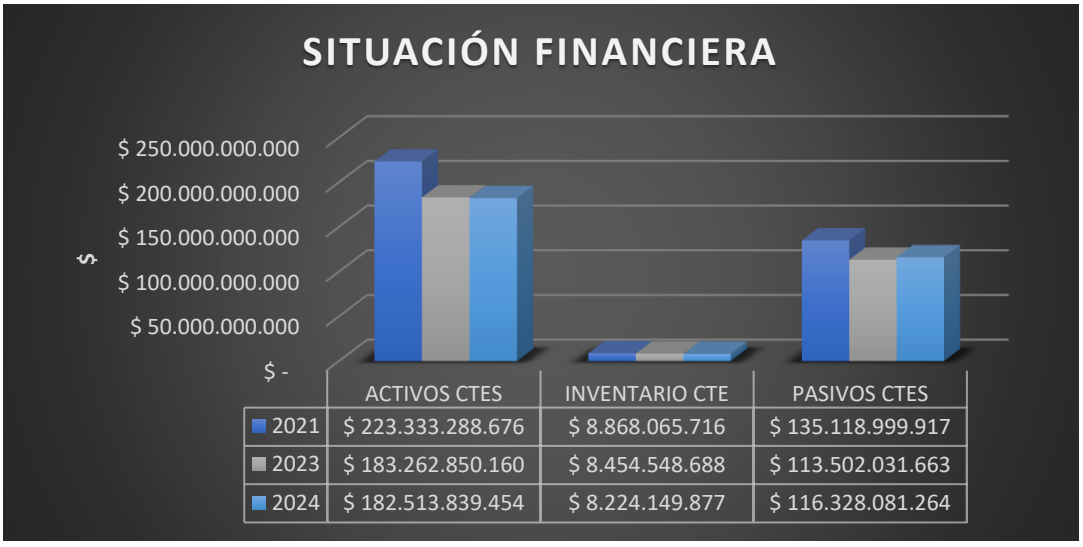
continuación, se presentan las gráficas de las diferentes cuentas del balance general y estado de resultados correspondiente al macrosector **SERVICIOS** teniendo en cuenta que el objeto a contratar se encuentra influenciada por la industria mencionada anteriormente:

[5] https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/

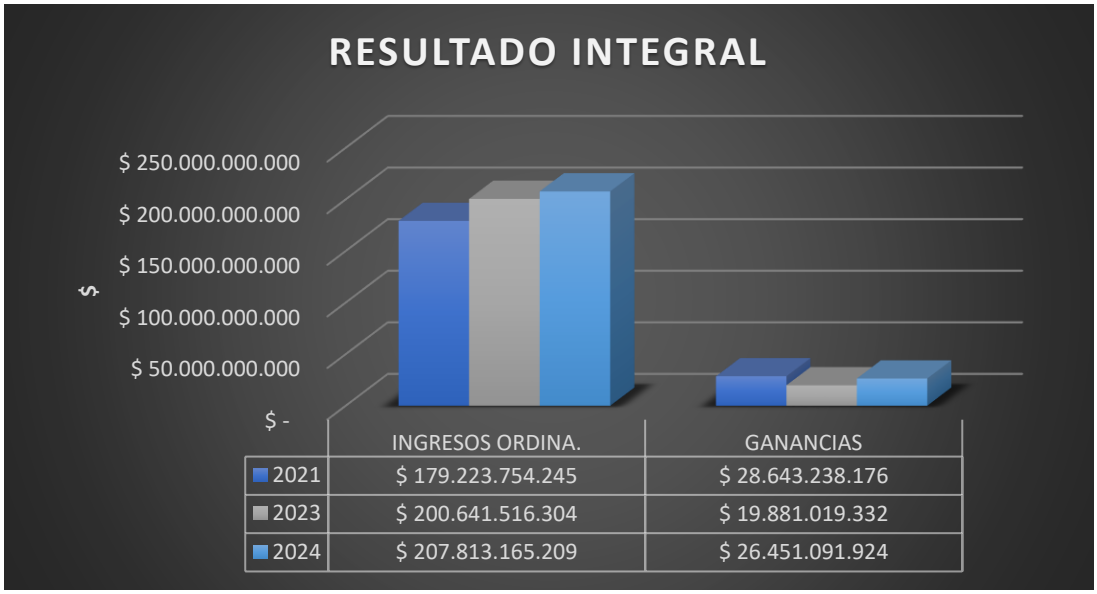
De acuerdo con todo lo anterior, la entidad determina en aras de que en el presente proceso exista una pluralidad de oferentes, sin que afecte el desarrollo de este, los siguientes indicadores financieros a verificar en los estados financieros de los proponentes que se presenten, guardando la proporción entre el valor del contrato, su grado de dificultad y el Riesgo asociado al Proceso de Contratación serán los siguientes:



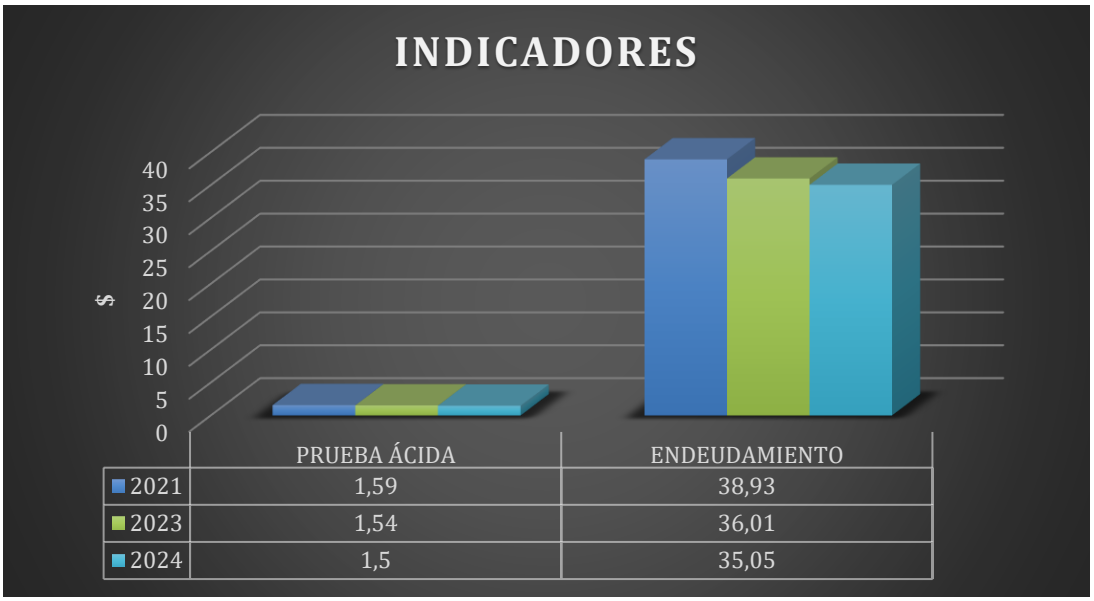
	ACTIVOS	PASIVOS	PATRIMONIO
2021	$ 649.012.822.56	$ 252.684.472.76	$ 396.328.349.79
2023	$ 682.000.884.17	$ 245.558.120.11	$ 436.442.764.06
2024	$ 725.868.178.28	$ 254.427.238.76	$ 471.440.939.52



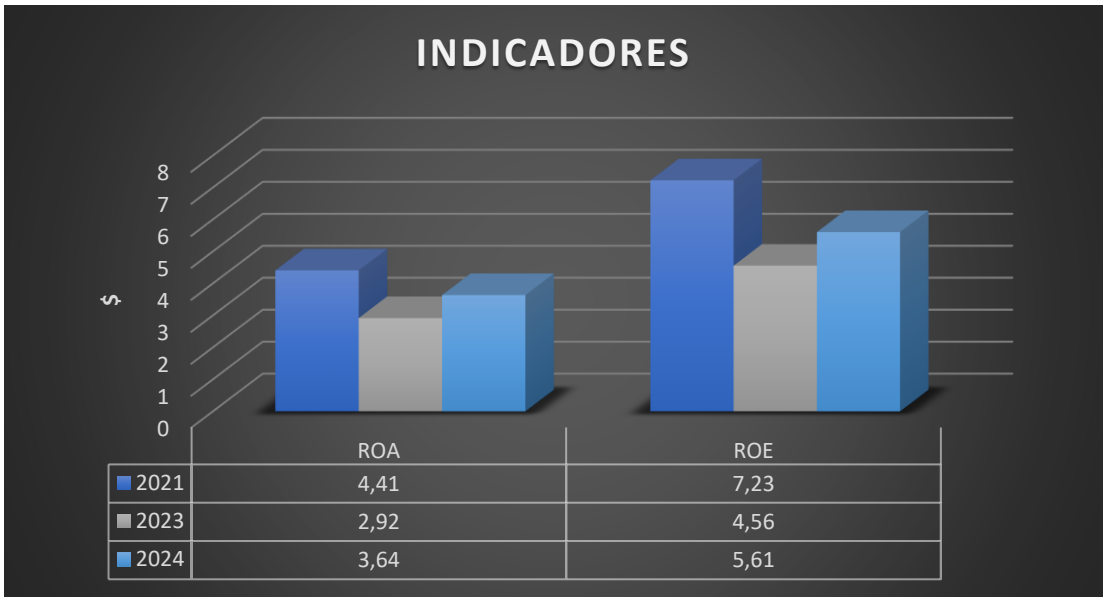
	ACTIVOS CTES	INVENTARIO CTE	PASIVOS CTES
2021	$ 223.333.288.676	$ 8.868.065.716	$ 135.118.999.917
2023	$ 183.262.850.160	$ 8.454.548.688	$ 113.502.031.663
2024	$ 182.513.839.454	$ 8.224.149.877	$ 116.328.081.264



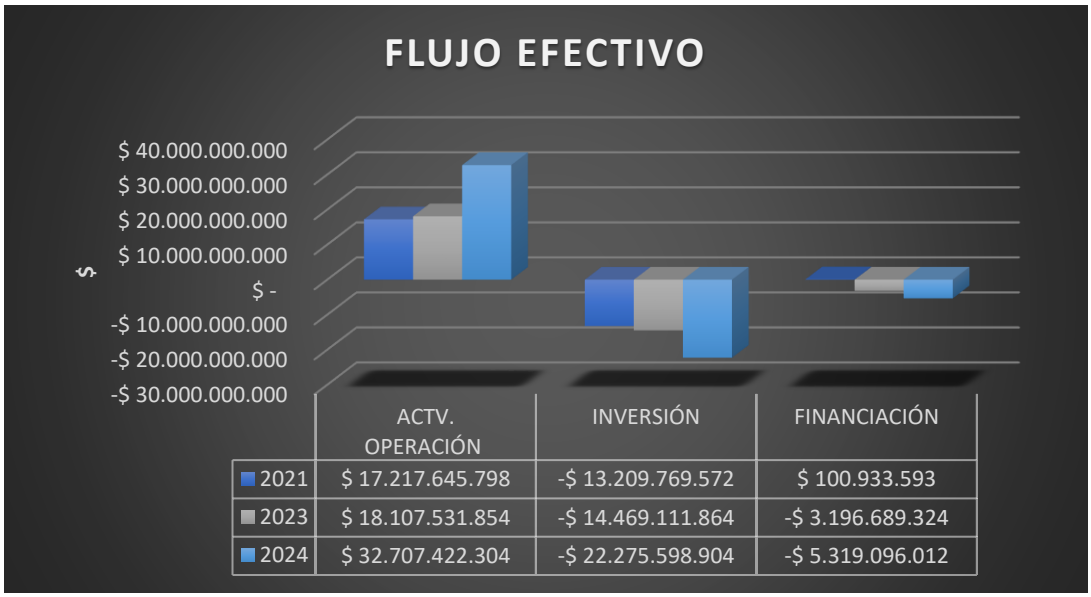
	INGRESOS ORDINA.	GANANCIAS
2021	$ 179.223.754.245	$ 28.643.238.176
2023	$ 200.641.516.304	$ 19.881.019.332
2024	$ 207.813.165.209	$ 26.451.091.924



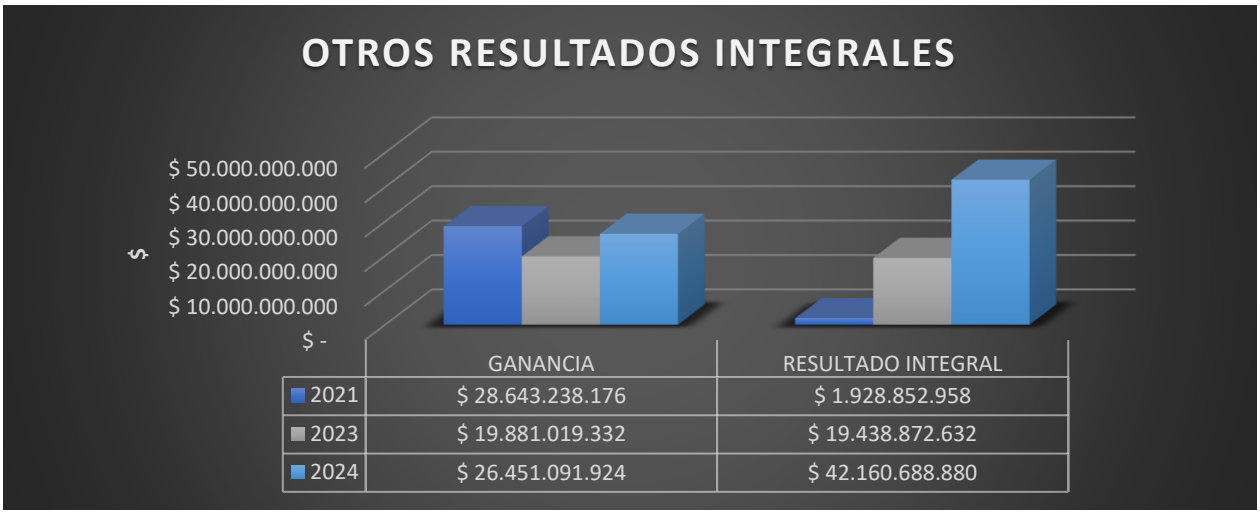
	PRUEBA ÁCIDA	ENDEUDAMIENTO
2021	1,59	38,93
2023	1,54	36,01
2024	1,5	35,05



	ROA	ROE
2021	4,41	7,23
2023	2,92	4,56
2024	3,64	5,61



	ACTV. OPERACIÓN	INVERSIÓN	FINANCIACIÓN
2021	$ 17.217.645.798	-$ 13.209.769.572	$ 100.933.593
2023	$ 18.107.531.854	-$ 14.469.111.864	-$ 3.196.689.324
2024	$ 32.707.422.304	-$ 22.275.598.904	-$ 5.319.096.012



De acuerdo con todo lo anterior, la entidad determina en aras de que en el presente proceso exista una pluralidad de oferentes, sin que afecte el desarrollo de este, los siguientes indicadores financieros a verificar en los estados financieros de los proponentes que se presenten, guardando la proporción entre el valor del contrato, su grado de dificultad y el Riesgo asociado al Proceso de Contratación serán los siguientes:

INDICADOR	FÓRMULA
Liquidez	Mayor o igual a 1,60
Nivel de Endeudamiento	Menor o igual a 0,50
Razón de Cobertura de Intereses	Mayor o igual a 1 o indeterminado
Rentabilidad sobre Patrimonio (ROE)	Mayor o igual a 0,05
Rentabilidad del Activo (ROA)	Mayor o igual a 0,03

Criterios habilitantes diferenciales

Con el propósito de adoptar medidas afirmativas de conformidad con lo establecido en el Decreto 1860 de 2021, el SENA determinó para el presente proceso de contratación la procedencia de la aplicación del siguiente criterio habilitante diferencial a las Mipymes, precisando que ello se encuentra supeditado a la acreditación de la condición diferencial y que este es excluyente con relación a los requisitos habilitantes financieros (indicadores) definidos en el presente documento.

Nota 1: Conforme a lo señalado en el parágrafo segundo del artículo 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1860 de 2021, tratándose de proponentes plurales, el criterio diferencial habilitante de Mipymes en el sistema de compras públicas solo se aplicará si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipymes y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

Nota 2: La acreditación de las condiciones diferenciales antes enunciadas, se efectuará en función de los criterios de clasificación empresarial, en los términos del artículo 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1860 de 2021, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015.

Nota 3: Lo previsto aplica sin perjuicio de lo dispuesto en los Acuerdos Comerciales suscritos por el Estado colombiano, pero no rige en las convocatorias limitadas que se realicen conforme a los artículos 2.2.1.2.4.2.2 y 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto.

Para el caso de las Mipymes, la aplicación de criterios diferenciales estará dado en los indicadores financieros, permitiendo una flexibilidad de ellos sin correr riesgos en la ejecución del proceso. Tales indicadores serán para quienes acrediten las condiciones señaladas em el Decreto, los cuales serán los siguientes:

INDICADOR	RANGO REQUERIDO EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN
Índice de Liquidez	Mayor o igual a 1,50
Índice de Endeudamiento	Menor o igual a 0,60
Razón de cobertura de intereses	Mayor o igual a 0 o indeterminado
Rentabilidad sobre patrimonio	Mayor o igual a 0,06
Rentabilidad sobre activos	Mayor o igual a 0,04

5. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

En la definición del valor aproximado del contrato a celebrar y por tratarse de un contrato de suministro a monto agotable, se tuvo en cuenta el presupuesto asignado por la Dirección General del SENA a la Dirección Regional Atlántico, en la resolución de apertura.

En consecuencia, el valor estimado del contrato será hasta por la suma de **SEISCIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS SETENTA MIL DOSCIENTOS NOVENTA PESOS M/CTE ($679.770.290).** IVA incluido, cuando a ello hubiere lugar, y demás impuestos, costos directos e indirectos, tasas, contribuciones de carácter nacional y/o municipal o de carácter legal.

De acuerdo con la Resolución No. 3596 de 2006, expedida por la Aeronáutica Civil, *"Por la cual se dictan normas sobre tarifas y comisiones aplicables en las ventas de tiquetes para la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros y se dictan otras disposiciones",* las agencias de viajes deben cobrar la

siguiente tarifa administrativa en los casos que exista intermediación humana en el proceso de compra del tiquete aéreo.

De acuerdo con el parágrafo 2º, del artículo 3º de esta Resolución, los valores de la tarifa administrativa por ventas nacionales se reajustan en la variación del IPC del año inmediatamente anterior; en este sentido para la vigencia 2026, se ajustaron los valores de tarifa administrativa por ventas nacionales en el 5,10%, que corresponde a la variación del IPC (Índice de Precios al Consumidor) del año inmediatamente anterior, cifra publicada por el DANE.

Por lo tanto, la tarifa administrativa para ventas nacionales, a partir del 10 de enero de 2026, queda de la siguiente manera:

2026	**NETO**	**IVA**	**TOTAL**
One Way	$45.700	$8.683	$54.383
Road Trip	$83.000	$15.770	$98.770

5.1 ANÁLISIS ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DE LA OFERTA ECONÓMICA

La oferta económica estará dada por el porcentaje de descuento sobre el valor neto unitario del tiquete aéreo. De esta manera, la Entidad tendrá como único factor de escogencia el mayor porcentaje de descuento ofertado que se aplicará sobre el valor neto del tiquete aéreo.

Con el fin de establecer el porcentaje de descuento con el que iniciará el evento de subasta inversa electrónica, la Entidad publicó mediante la plataforma SECOP II, solicitud de información a proveedor y así consultar los precios del mercado:

EM-ATL-0003-2026: Enlace del proceso:
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.45568161&isFromPublicArea=True&isModal=False

Como respuesta a la solicitud, se recibieron cotizaciones por parte de las siguientes empresas:

1. Cotización nro. 01. PRIORITY TOUR SAS
2. Cotización nro. 02. INVERSIONES EAMC S.A.S.
3. Cotización nro. 03. IMPACTRAVEL AGENCIA DE VIAJES SAS
4. Cotización nro. 04. TURISMO DEL MORROSQUILLO

Una vez revisadas las cotizaciones, la Entidad realizó el promedio y establece como valor promedio 2%. Por tanto, los proponentes deberán presentar su oferta indicando un porcentaje igual o superior al porcentaje promedio definido por la Entidad, **so pena de rechazo**.

Así mismo, los proponentes deberán presentar su oferta en **porcentaje con números enteros**, sin decimales, so pena de rechazo.

El evento de subasta electrónica iniciará tomando como base el mayor porcentaje de descuento ofertado entre las propuestas que resulten habilitadas. A partir de este valor inicial, los participantes podrán realizar sus lances incrementando el porcentaje de descuento, siempre respetando el margen mínimo de mejora definido para el proceso.

6. PERSPECTIVA LEGAL

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, relativo a los estudios y documentos previos en la contratación estatal, se establece como elemento integrante de estos, los fundamentos jurídicos que soportan la modalidad de selección. El procedimiento de selección del contratista se rige por los principios de transparencia, selección objetiva e igualdad de derechos y oportunidades de los que se deriva la obligación de someter a todos los oferentes a las mismas condiciones definidas en la ley y en el pliego de condiciones, siendo este último la fuente de derechos y obligaciones de las partes y elemento fundamental para su interpretación e integración, pues contiene la voluntad de la administración a la que se someten los proponentes y el futuro contratista.

La Ley 1474 de 2011 en su artículo 88 (modifica el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 1150de 2007) establece "La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos, contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, resulte ser más ventajosa para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos (…)"

Así mismo, el numeral 3 del artículo 5° de la Ley 1150 de 2007 indica "… para las contrataciones cuyo objeto sea la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y común utilización, las entidades estatales incluirán como único factor de evaluación el menor precio ofrecido."

Dicho esto, la escogencia del contratista se realizará a través de Selección Abreviada por Subasta Inversa, según lo dispone el literal a), numeral 2, artículo 2, de la ley 1150 de 2007, y el artículo 2.2.1.2.1.2.2 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, toda vez que los bienes objeto de adquisición en el presente proceso, corresponden a bienes de características técnicas uniformes.

Para efectos del procedimiento de subasta inversa, se debe tener en cuenta lo establecido por el artículo 6 del Decreto 1860 de 2021.

A su vez se verificó en la página web www.colombiacompra.gov.co y se constata que, a la fecha para el presente proceso contractual, no lo ampara un acuerdo marco de precios ni se encuentra ofrecido en la tienda virtual del Estado Colombiano (ver respuesta anexa de la Mesa de Servicio de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente. (ANCP – CCE).

- Contratación pública:

• Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
• Ley 1150 de 2007, por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos.
• Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
• Decreto 1082 de 2015, por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional.
• Ley 2069 de 2020 por medio de la cual se impulsa el emprendimiento en Colombia.
• Decreto 742 de 2021, por medio del cual se modifica el artículo 2.2.22.2.1. del Decreto 1083 de 2015, Único Reglamentario del Sector de Función Pública, con el fin de incorporar la política de Compras y Contratación Pública a las políticas de gestión y desempeño institucional.
• Decreto 1860 de 2021, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones.
• Fomento a la ejecución de contratos estatales por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional. (Adicionado por el artículo 3 del Decreto 1860 del 24 de diciembre de 2021)

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.16. del Decreto 1082 de 2015, modificado por la Ley 2069 de 2020 y reglamentado por el Decreto 1860 de 2021, en la cual se busca el fomento de la ejecución de contratos estatales por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y, sujetos de especial protección constitucional, es necesario entrar a analizar la oportunidad y conveniencia, teniendo en cuenta el objeto contractual y el alcance de las obligaciones.

Revisando el objeto y las obligaciones del presente proceso de selección, y dado que se trata de un proceso de contar con el servicio de un contratista que para la prestación de los servicios se requiere el uso de una plataforma para la compra la compra de los tiquetes y excepcionalmente cuando no se encuentren en dicha plataforma, hará uso de un asesor de la compañía, no es posible establecer tal exigencia del proceso sin entrar a limitar el mercado solo empresas que cuente con las calidades establecidas en el decreto u obligando a las mismos que deban tercerizar el servicio para poder cumplir con lo establecido en el decreto. Es por ello por lo que, exigir tal obligación implicaría una limitación a la pluralidad de oferentes.

Por lo anterior, no será una obligación establecer un porcentaje para la provisión de bienes por parte de la población antes dicha, dado que se vería en riesgo el cumplimiento adecuado del contrato.

7. ACUERDOS COMERCIALES

		Entidad Estatal cubierta	Valor del Proceso de Contratación superior al umbral del Acuerdo Comercial	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
Alianza Pacífico	Chile	SÍ	NO	N/A	NO
	México	SÍ	NO	N/A	NO
	Perú	SÍ	NO	N/A	NO
Canadá		SÍ	NO	N/A	NO
Chile		SÍ	NO	N/A	NO
Corea		SÍ	NO	N/A	NO
Costa Rica		SÍ	NO	N/A	NO
Estados Unidos		SÍ	NO	N/A	NO
Estados AELC		SÍ	NO	N/A	NO
México		SÍ	NO	N/A	NO
Triángulo Norte	El Salvador	SÍ	NO	N/A	NO
	Guatemala	SÍ	NO	N/A	NO
	Honduras	SÍ	NO	N/A	NO
Unión Europea		SÍ	NO	N/A	NO
Comunidad Andina		**N/A**	**N/A**		

Al presente proceso de contratación le es aplicable el acuerdo comercial con el TRATO NACIONAL – CAN, el cual le es aplicable a todos los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales de nivel nacional, independientemente del valor del Proceso de Contratación.

La Comunidad Andina de Naciones: Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú establece que las obligaciones contenidas en los Acuerdos Comerciales están referidas, al trato nacional, a la publicidad de los Documentos del Proceso, así como al plazo mínimo para la presentación de las ofertas. Por tanto, la entidad se compromete a lo siguiente:

La Entidad Estatal dará a los bienes y servicios de los Estados con quienes Colombia ha suscrito un Acuerdo Comercial, el mismo trato que da a los bienes y servicios colombianos.

El presente documento se suscribe el 02 de febrero de 2026.

Firmado digitalmente por Jacqueline Rojas Solano
Fecha: 2026.02.02 15:31:06 -05'00'

JACQUELINE ROJAS SOLANO
Directora Regional

Elaboró: María José Bohorquez Salgado. -Abogada formuladora
Revisó componente jurídico: Adriana Martínez Cury. -Abogada contratación
Vo. Bo. Alexandra Palacio Fuentes. -Coordinadora Grupo de Apoyo Administrativo Mixto