ESTUDIO DE SECTOR

OBJETO	19_Suministrar tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para cubrir el desplazamiento de los servidores públicos y contratistas, requeridos para el desarrollo de las actividades propias de la misión la Superintendencia de Transporte.
FECHA DE ELABORACIÓN	Febrero 2026

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN
1. DEFINICIÓN DE LA NECESIDAD
2. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR
3. ANÁLISIS DE LA OFERTA
4. ANALISIS DE LA DEMANDA
5. ANÁLISIS DEL SECTOR PARA DETERMINAR OTROS CRITERIOS DIFERENCIALES Y APLICACIÓN DE NORMATIVIDAD QUE LE APLIQUE (según corresponda)
6. FUNDAMENTO TEÓRICO Y METODOLOGIA UTILIZADA PARA ANÁLISIS DE PRECIOS
7. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES
8. FUENTES DE INFORMACIÓN
9. ANEXOS

INTRODUCCIÓN

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 establece el deber que tienen las Entidades Estatales de realizar un análisis para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo. En este sentido, se entiende a un sector como el conjunto de empresas que ofrecen diferentes productos o servicios que solucionan una necesidad en un mercado. De esta manera, el Estudio del Sector permite identificar las oportunidades disponibles en el mercado para atender la necesidad de la Entidad Estatal.

De acuerdo con lo anterior, dentro del proceso de estructuración se tuvieron en cuenta las guías y manuales definidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, para la definición de criterios que permitan garantizar la pluralidad de oferentes, dando cumplimiento a lo ordenado en el Artículo 2.1.4.3.2.1. del decreto 1600 de 2024, por medio del cual "(…) se modifica el Capítulo 1 y 3 del Título 4 de la Parte 1 del Libro 2 del Decreto 1081 de 2015, Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República, en lo relacionado con las Subcomisiones Técnicas de la Comisión Nacional de Moralización y la Estrategia Nacional de Lucha Contra la Corrupción.

1. DEFINICIÓN DE LA NECESIDAD

En el ejercicio de sus funciones misionales y en cumplimiento del Plan General de Supervisión y demás actividades institucionales, la Superintendencia de Transporte debe adoptar políticas, métodos y procedimientos que permitan ejercer una supervisión efectiva sobre las entidades sometidas a su vigilancia, inspección y control. Para ello, resulta indispensable garantizar el desplazamiento oportuno y permanente de los funcionarios y contratistas de la Entidad a las diferentes regiones del país, especialmente a aquellas en las que no se cuenta con sedes físicas, con el fin de realizar visitas de inspección, atender situaciones que requieran presencia institucional y verificar el cumplimiento de las disposiciones legales cuya observancia le compete.

En consecuencia, el suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales se configura como un insumo operativo esencial para el desarrollo de las funciones misionales de la Superintendencia de Transporte, en tanto permite asegurar la presencia institucional en todo el territorio nacional, dar cumplimiento a los cronogramas del Plan General de Supervisión, optimizar el uso del tiempo y los recursos públicos y atender de manera oportuna los requerimientos propios de la actividad de inspección, vigilancia y control.

Con el propósito de atender esta necesidad recurrente, la Superintendencia de Transporte ha contratado históricamente el suministro de tiquetes aéreos desde el año 2022, mediante procesos de selección abreviada por subasta inversa, modalidad que ha resultado idónea dada la naturaleza del objeto contractual y la inexistencia de un Acuerdo Marco de Precios vigente en la Tienda Virtual del Estado Colombiano para este tipo de bienes, cuyos valores reflejan el crecimiento progresivo de la demanda asociada al desarrollo de las actividades misionales de la Entidad.

De otra parte, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1860 de 2021, la Superintendencia de Transporte realizó el análisis correspondiente para determinar la viabilidad de incluir obligaciones relacionadas con la promoción de bienes o servicios provenientes de poblaciones en situación de vulnerabilidad. No obstante, se concluyó que no resulta procedente incorporar este tipo de exigencias en el presente proceso contractual, en razón a que el objeto corresponde al suministro de tiquetes aéreos, actividad sujeta a una regulación técnica especial y al cumplimiento de licenciamientos específicos, lo cual impide establecer obligaciones de esta naturaleza sin afectar la correcta ejecución del contrato.

Finalmente, la necesidad aquí descrita se encuentra debidamente contemplada en el Plan Anual de Adquisiciones de la Entidad para la vigencia correspondiente y cuenta con respaldo presupuestal a través de recursos de funcionamiento e inversión, garantizando así la atención oportuna de la necesidad contractual y la continuidad en el cumplimiento de los objetivos institucionales y misionales de la Superintendencia de Transporte.

Nota: el servicio de suministro de tiquetes aéreos se encuentra regulado por la Resolución No. 3596 de 2006 “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”, y establece que “a partir del 10 de enero de 2007 los valores de la tarifa administrativa por ventas nacionales se reajustarán según la variación del IPC para el año 2006, y posteriormente a partir del 10 de enero de cada año se reajustarán en la variación del IPC del año inmediatamente anterior”

2. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

a. Aspectos de Tipo Económico (Macroeconómico y Microeconómico)

El mercado de suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales corresponde a un sector altamente regulado, dinámico y sujeto a condiciones variables, en el cual los precios y condiciones del servicio dependen de factores como la anticipación de compra, la estacionalidad, la disponibilidad de sillas, las políticas tarifarias de las aerolíneas y las condiciones operativas del transporte aéreo.

Este mercado se caracteriza por la utilización de sistemas tecnológicos especializados que permiten la gestión integral del servicio, incluyendo la reserva, emisión, modificación, cancelación y reembolso de tiquetes, así como el control y seguimiento de los desplazamientos, lo cual resulta fundamental para atender las necesidades de movilidad institucional de las entidades públicas.

Asimismo, el servicio de transporte aéreo de pasajeros se rige por un marco normativo y técnico definido por la autoridad aeronáutica competente, que establece las condiciones mínimas de seguridad, operación y prestación del servicio, garantizando estándares homogéneos independientemente del proveedor seleccionado.

Desde la perspectiva del consumo institucional, el mercado de tiquetes aéreos responde a necesidades recurrentes y no previsibles en su totalidad, asociadas al cumplimiento de funciones misionales, comisiones de servicio, actividades de inspección, vigilancia y control, reuniones interinstitucionales y demás actuaciones que requieren el desplazamiento oportuno de servidores públicos y contratistas.

En este contexto, el suministro de tiquetes aéreos constituye un insumo estratégico para la operación de la Superintendencia de Transporte, en tanto permite asegurar la continuidad, oportunidad y eficiencia en el desarrollo de sus actividades misionales, bajo criterios de racionalización del gasto y adecuada planeación contractual.

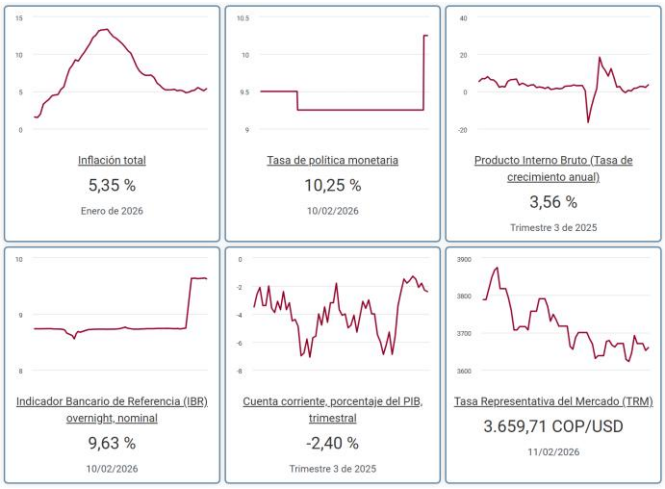
Con el fin de clasificar y contextualizar la necesidad de contratación dentro del Sistema de Clasificación de las Naciones Unidas (UNSPSC), se identifican los siguientes códigos, los cuales

guardan relación directa con el objeto contractual y con los componentes definidos en el Anexo Técnico:

Clasificación UNSPSC	Segmento	Familia	Clase
781115	Servicios de transporte, almacenaje y correo.	Transporte de pasajeros	Transporte de pasajeros aéreos
901216	Servicios de viajes, alimentación, alojamiento y entretenimiento.	Facilitación de viajes	Asistencia en documentos de viaje
901215	Servicios de viajes, alimentación, alojamiento y entretenimiento.	Facilitación de viajes	Agentes de viajes

En el marco del análisis del entorno económico que incide en el objeto a contratar, resulta necesario examinar las principales variables macroeconómicas que influyen en el comportamiento del mercado de tiquetes aéreos dicho análisis permite comprender las condiciones económicas bajo las cuales operan las aerolíneas y los intermediarios del sector, así como los factores que pueden afectar la variación de tarifas, la disponibilidad del servicio y la sostenibilidad financiera de la contratación, constituyéndose en un insumo esencial para el desarrollo del presente Estudio de Sector**.**

Los indicadores macroeconómicos miden el comportamiento general de la economía de un país o región, a continuación, se relacionan algunos de los más importantes:



Fuente: Banco de la República[1]

[1] https://suameca.banrep.gov.co/graficador-series/#/

- **Producto Interno Bruto (PIB)[2]**

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 2025pr, 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).

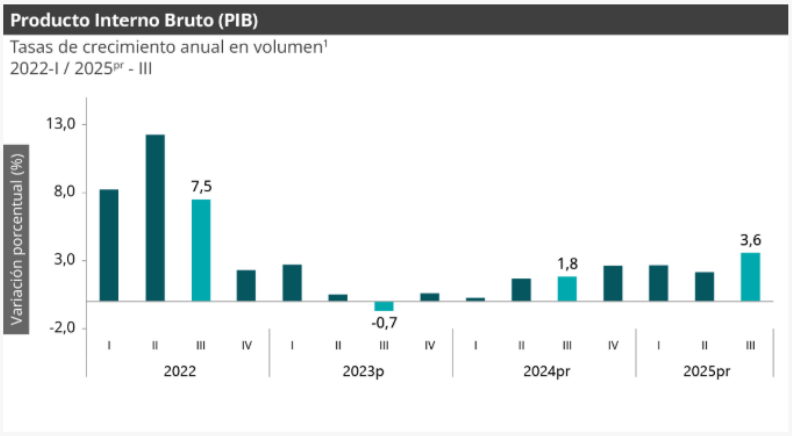
Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- 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%.

[2] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

Información tercer trimestre 2025pr

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



Fuente: DANE, PIB_T
1: Series originales encadenadas de volumen con año de referencia 2015
pr: preliminar
P: provisional

Producto Interno Bruto (PIB)
Enfoque del gasto
Tasas de crecimiento (%) anual y trimestral en volumen[1] por componentes del gasto
2025pr tercer trimestre

Componente del gasto	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr - III / 2024pr - III	2025pr / 2024pr	2025pr - III / 2025pr - II
Demanda final interna[2]	5,0	4,6	1,7
Gasto de consumo final[3]	5,7	4,4	1,3
Formación bruta de capital[4]	2,2	5,4	0,5
Exportaciones	2,2	1,4	1,5
Importaciones	10,0	10,6	2,4
Producto Interno Bruto	**3,6**	**2,8**	**1,2**

Fuente: DANE, PIB_T
prpreliminar
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]La demanda final interna incluye el gasto de consumo final y la formación bruta de capital.
[3]Incluye consumo final de los hogares, consumo final de gobierno y las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares.
[4]La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.

Producto Interno Bruto (PIB)
Enfoque de la producción
Tasas de crecimiento (%) anual y trimestral en volumen[1] por actividad económica
2025pr tercer trimestre

Actividad económica	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr - III / 2024pr - III	2025pr / 2024pr	2025pr - III / 2025pr - II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2,4	4,1	1,0
Explotación de minas y canteras	-5,7	-7,2	0,8
Industrias manufactureras	4,1	2,1	1,5
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,3	0,7	0,7
Construcción	-1,5	-2,7	1,1
Comercio al por mayor y al por menor[3]	5,6	5,1	0,2
Información y comunicaciones	1,9	1,8	0,4
Actividades financieras y de seguros	4,3	3,5	2,3
Actividades inmobiliarias	2,1	2,0	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,1	1,3	-0,1
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	8,0	4,4	3,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	5,7	9,4	1,0
Valor agregado bruto	**3,6**	**2,8**	**1,3**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,7	2,5	0,9
Producto Interno Bruto	**3,6**	**2,8**	**1,2**

Fuente: DANE, PIB_T

De acuerdo con la clasificación de actividades económicas presentada en el comportamiento del Producto Interno Bruto, el objeto contractual se asocia principalmente con la actividad de **comercio al por mayor y al por menor**, en tanto corresponde a la comercialización e intermediación de servicios de transporte aéreo mediante el suministro de tiquetes en rutas nacionales e internacionales. De manera complementaria, el objeto guarda relación con las actividades profesionales, científicas y técnicas, en cuanto involucra la gestión, administración y soporte operativo del servicio contratado.

De conformidad con el comportamiento sectorial del Producto Interno Bruto, la actividad económica de comercio al por mayor y al por menor registró un crecimiento anual del 5,6 %, evidenciando una dinámica positiva en las actividades asociadas a la intermediación, comercialización y provisión de bienes y servicios. En este contexto, el crecimiento del sector comercio refleja un entorno favorable para la operación de agencias de viajes y demás intermediarios del mercado de tiquetes aéreos, quienes canalizan la oferta de las aerolíneas hacia los usuarios institucionales. Lo anterior incide positivamente en la disponibilidad del servicio y en la competencia entre proveedores.

- **Índice de Precios al Consumidor (IPC)[3]**

En enero de 2026 la variación mensual del IPC fue 1,18% y la anual 5,35% y la variación anual del IPC fue 5,35%, es decir, 0,13 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,22%.

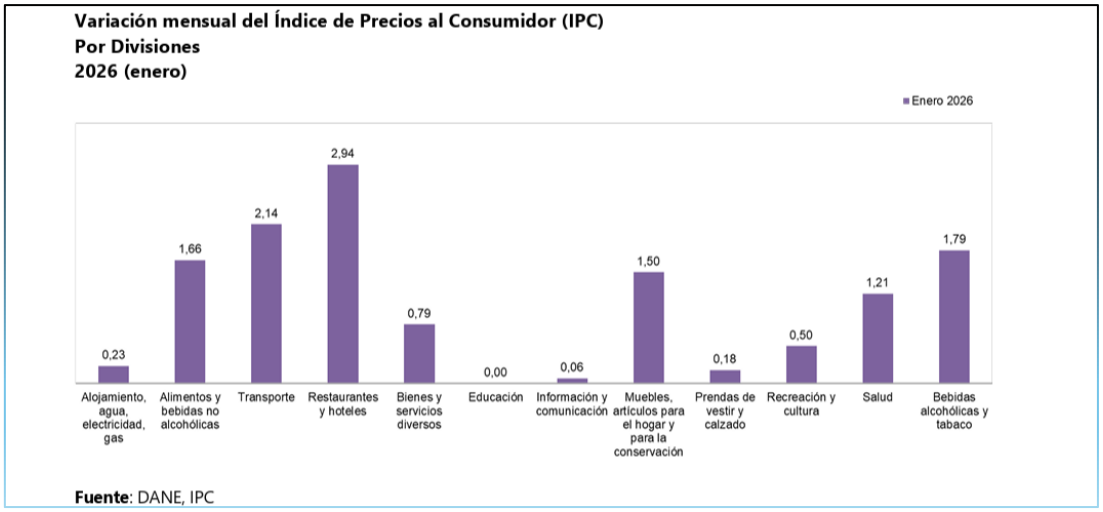
El comportamiento mensual del IPC total en enero de 2026 (1,18%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Restaurantes y hoteles y Alimentos y bebidas no alcohólicas. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Restaurantes y hoteles (2,94%) y Transporte (2,14%).

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación anual y mensual
Total nacional
2025 - 2026 (enero)

IPC	Enero			
	Variación mensual		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,94	**1,18**	5,22	**5,35**

Fuente: DANE, IPC



En el análisis de la contribución del Índice de Precios al Consumidor (IPC) en lo corrido del 2026, es fundamental clasificar las diferentes categorías de gasto según su impacto porcentual. A

[3] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica

continuación, se presenta el ranking de las divisiones de gasto en términos de su contribución al IPC:

En enero de 2026, la variación mensual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) fue del 1,18%, frente a diciembre de 2025. La división Restaurantes y hoteles registró una variación mensual del 2,94%, siendo esta la mayor variación mensual. Durante este periodo, los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases “comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio” (3,36%), “bebidas calientes: tinto, café con leche, chocolate, té, bebida achocolatada caliente, leche, agua de panela, agua aromática, avena caliente y similares para consumo inmediato” (2,78%) y “comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato” (2,38%).

Por su parte, los menores incrementos de precio dentro de esta división se reportaron en las subclases “servicios de alojamiento en hoteles, pensiones, posadas, hostales y moteles” (0,11%), “gaseosa y otros refrescos en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio” (1,61%) y “gastos en discotecas, bares, griles, tabernas, fondas y tiendas dentro y al aire libre” (1,63%).

La división Transporte registró una variación mensual del 2,14%, siendo esta la segunda mayor variación mensual. En enero de 2026, los mayores incrementos de precio se presentaron en las subclases “gastos reglamentarios relacionados con la propiedad, manejo y alquiler de vehículos” (8,10%), “transporte urbano” (5,11%) y “peajes” (3,50%). En contraste, las mayores disminuciones de precio se reportaron en las subclases “transporte de pasajeros y equipaje en avión” (-11,40%), “servicios de latonería y pintura” (-0,43%) y “llantas y neumáticos, rines para vehículo” (-0,16%).

La división Información y comunicación registró una variación mensual del 0,06%, siendo esta la segunda menor variación mensual. En este caso, el mayor incremento de precio se presentó en la subclase “equipos de telefonía móvil, similares y reparación” (1,59%).

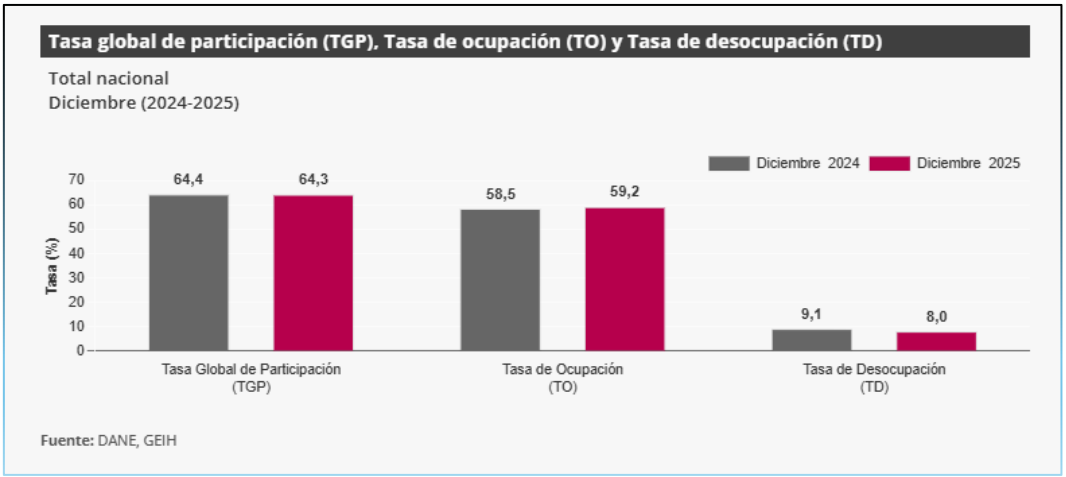
Finalmente, en enero de 2026 las mayores contribuciones a la variación mensual del IPC total se registraron en las subclases “comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio” (0,26 puntos porcentuales), “transporte urbano” (0,24 puntos porcentuales) y “carne de res y derivados” (0,06 puntos porcentuales). Las subclases con las menores contribuciones fueron “electricidad” (-0,03 puntos porcentuales), “transporte de pasajeros y equipaje en avión” (-0,02 puntos porcentuales) y “suministro de agua” (-0,01 puntos porcentuales).

De acuerdo con la clasificación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), el objeto contractual se enmarca en la división Transporte, específicamente en la subclase “transporte de pasajeros y equipaje en avión”. En enero de 2026, si bien la división Transporte registró una variación mensual positiva del 2,14%, la subclase asociada al transporte aéreo de pasajeros presentó una variación negativa del -11,40%, lo cual resulta directamente relevante para el análisis del presente Estudio de Sector.

- **Tasa de desempleo**[4]

Para el mes de diciembre de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,0%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,1%).

La tasa global de participación se ubicó en 64,3% y la tasa de ocupación en 59,2%, mientras que en diciembre de 2024 estas tasas fueron 64,4% y 58,5%, respectivamente.



En relación con el comportamiento del mercado laboral, se evidencia una tendencia favorable en las condiciones de empleo a nivel nacional, caracterizada por una mayor estabilidad en la vinculación laboral y una reducción en los niveles de desocupación. Este escenario refleja un entorno económico con mayor dinamismo y capacidad de absorción de mano de obra, lo cual contribuye al fortalecimiento de los ingresos de los hogares y a la consolidación de actividades productivas y de servicios.

- **Deuda pública**[5]

La economía colombiana registró un mayor endeudamiento neto, al pasar de -$14,3 billones a -$22,4 billones en el tercer trimestre de 2025pr, lo que equivale a una variación de 56,6%, y a una participación sobre el PIB de 4,7%; este comportamiento se explica por los siguientes sectores:

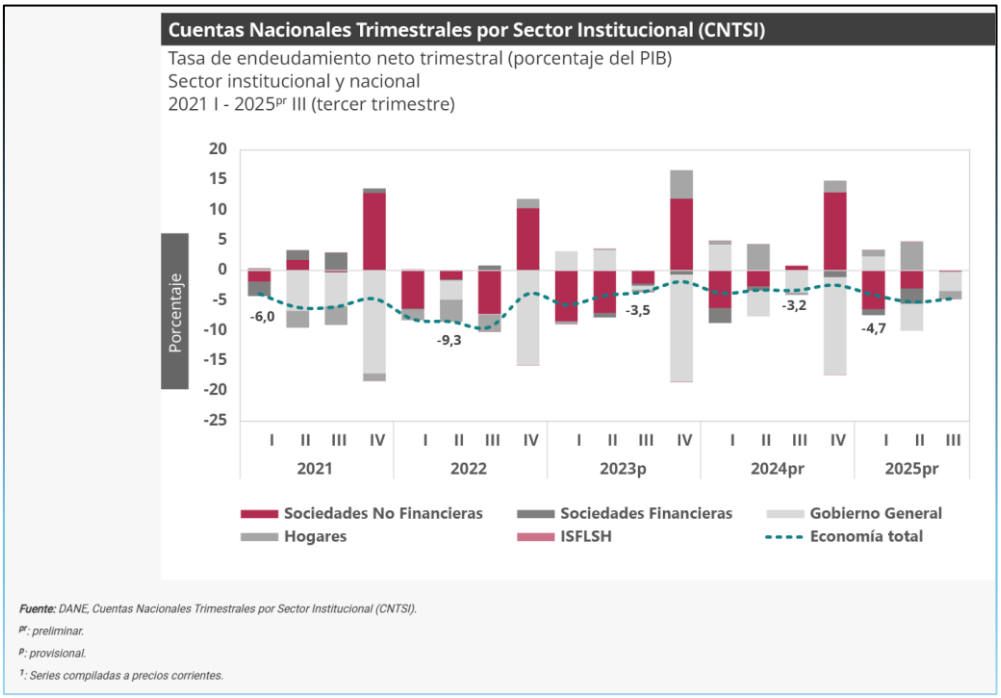
Los hogares aumentaron su endeudamiento neto al pasar de -$1,9 billones en 2024pr a -$6,1 billones en el mismo trimestre del año 2025pr. Este resultado se explica por el incremento de 26,3% en el pago de los impuestos sobre el ingreso y la riqueza, una disminución en los dividendos recibidos de 1,7% y la adquisición de vivienda que creció en 2,6%; compensando parcialmente este comportamiento, se encuentra la remuneración recibida con una variación de 11,3% y las remesas recibidas que presentaron un crecimiento de 7,5%.

[4] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo
[5] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales-por-sector-institucional-cntsi

Las sociedades no financieras modificaron su posición de prestamistas a deudores netos al cambiar de un préstamo neto de $3,4 billones en el tercer trimestre de 2024pr a un endeudamiento de -$1,0 billón en el mismo trimestre de 2025pr, originado en un incremento de los pagos de remuneraciones a los asalariados (8,9%), impuestos al ingreso y la riqueza (8,8%) y adquisición de formación bruta de capital (10,6%). Adicionalmente, para este trimestre se presenta una contracción de -28,1% en las transferencias corrientes recibidas.

La reducción de 1,1% en el endeudamiento del gobierno general entre el tercer trimestre de 2024pr (-$15.5 billones) y el mismo trimestre de 2025pr (-$15.3 billones), se atribuye al comportamiento de los impuestos recibidos que presentaron un incremento de 15,6%, que contrarresto la disminución de 51,5% en los dividendos recibidos. Adicionalmente, se presentó una reducción en la adquisición de formación bruta de capital de 7,3%.

Las sociedades financieras, al cierre del tercer trimestre de 2025pr, registraron un préstamo neto de $0.2 billones de pesos. Este comportamiento se explica por una reducción en la renta de la propiedad pagada, en donde los dividendos e intereses pagados se reducen en 50,8% y 6,7% respectivamente.



- **Balanza de pagos**[6]

El concepto de balanza de pagos tiene origen en el principio fundamental de la partida doble. La BP se define como un documento contable de los movimientos de capitales, es decir, el registro

[6] https://www.banrep.gov.co/es/publicaciones-investigaciones/informe-balanza-pagos/tercer-trimestre-2025

de las partidas correspondientes a los créditos y los débitos de una nación. Los débitos, o entradas, reflejan la suma total de ingresos procedentes del exterior, mientras que los créditos, o salidas, cuantifican los egresos de recursos reales hacia otros países.

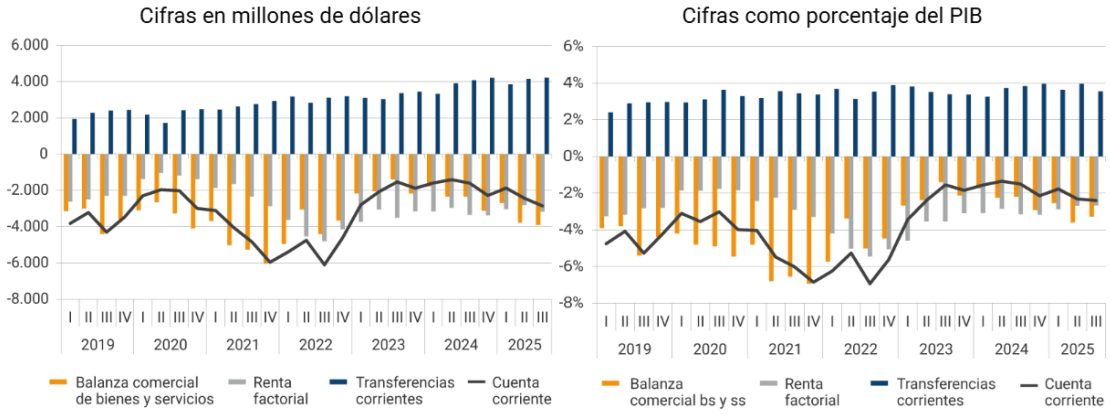
Las secciones consideradas en el registro de la BP incluyen todas las transacciones, durante un periodo determinado, que se originan de las actividades de importación y exportación de bienes, de servicios, de capital y de las transferencias corrientes. Las transacciones incluyen los ingresos y pagos por parte de compañías, órganos públicos e individuos.

La balanza de pagos es un indicador macroeconómico de las relaciones monetarias de un país con el exterior. Además de crear un registro, es un referente del estado de una economía a través de la contabilización de todas sus operaciones económicas con el extranjero, siendo esta la principal función de la balanza de pagos.

La cuenta corriente de la balanza de pagos de Colombia, durante el tercer trimestre de 2025, registró un déficit de USD 2.853 millones (m), equivalente al 2,4 % del producto interno bruto (PIB) trimestral. Por su parte, la cuenta financiera, incluyendo la variación de activos de reserva (USD 534 m), registró entradas netas de capital por USD 2.232 m (1,9 % del PIB trimestral). Los errores y omisiones se estimaron en USD 621 m.

Por componentes, el déficit en la cuenta corriente (USD 2.853 m) del tercer trimestre de 2025 se origina en los balances deficitarios de la balanza comercial de bienes por valor de USD 4.307 m, del rubro de renta de los factores por USD 3.170 m. Los resultados anteriores fueron compensados parcialmente por los ingresos netos de transferencias corrientes de USD 4.213 m y el superávit en la balanza comercial de servicios por USD 141 m.

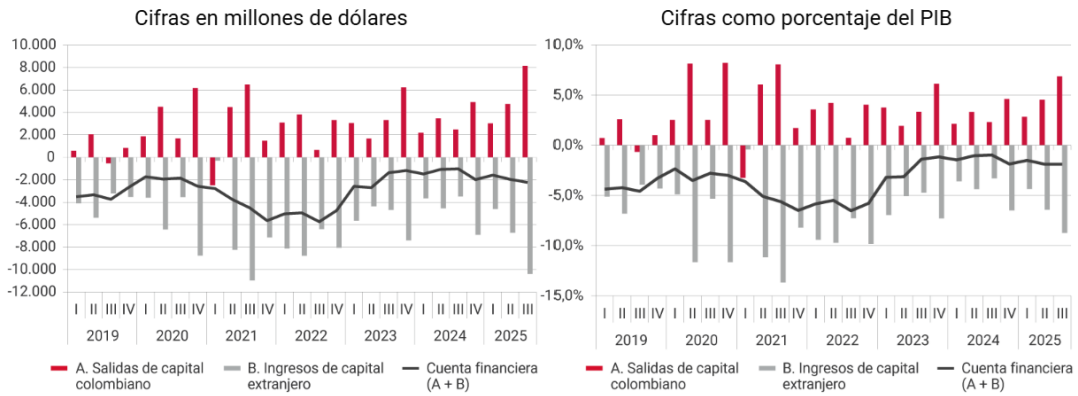
Componentes de la cuenta corriente de la balanza de pagos de Colombia



Fuente: Banco de la República

En la cuenta financiera para el tercer trimestre de 2025, se estiman entradas netas de capital por USD 2.232 m que corresponden a ingresos de capital extranjero (USD 10.377 m), salidas de capital colombiano (USD 8.009 m), pagos de no residentes a residentes por ganancias en operaciones de derivados financieros (USD 398 m), y al aumento de las reservas internacionales por concepto de transacciones de balanza de pagos (USD 534 m).

Componentes de la cuenta financiera de la balanza de pagos de Colombia



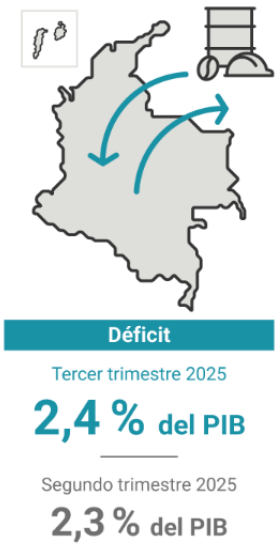
Nota: De acuerdo con la sexta versión del manual de balanza de pagos del Fondo Monetario Internacional, la cuenta financiera se presenta con el mismo signo de la cuenta corriente. Por ejemplo, si la cuenta corriente es deficitaria, la cuenta financiera es negativa indicando que la economía acude a financiación externa y/o liquidar sus activos externos para financiar su exceso de gasto corriente.

Fuente: Banco de la República

Evolución trimestral y anual de la cuenta corriente y la cuenta financiera de la balanza de pagos de Colombia

a) Cuenta corriente

El déficit corriente estimado para el tercer trimestre de 2025 (USD 2.853 m, 2,4 % del PIB) comparado con el trimestre inmediatamente anterior, fue mayor en USD 427 m. Este incremento se explica por el mayor déficit de la balanza comercial de bienes y el aumento de los egresos netos de la renta de factores, compensado parcialmente por el cambio de déficit a superávit de la balanza de servicios y el aumento del superávit de las transferencias corrientes (Gráfico 1).



Para el acumulado enero-septiembre de 2025, el déficit corriente (USD 7.152 m, 2,2 % del PIB) en comparación con igual periodo de 2024, es superior en USD 2.552 m, comportamiento que se explica por la ampliación en el déficit comercial de bienes, compensado parcialmente por el incremento en los ingresos netos por transferencias corrientes, en los menores egresos netos del rubro renta de los factores y el cambio de déficit a superávit en la balanza comercial de servicios.

El déficit de la cuenta corriente en el tercer trimestre de 2025 representó el 2,4% del PIB. En el trimestre anterior, 2,3%.

b) Cuenta financiera

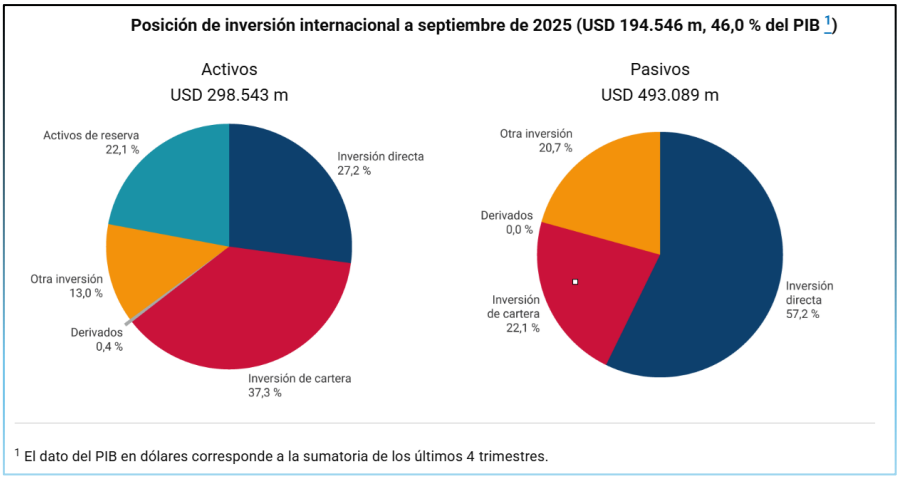
Las entradas netas de capital de USD 2.232 m (1,9 % del PIB) registradas en la cuenta financiera durante el tercer trimestre de 2025 se incrementaron en USD 262 m con relación al trimestre inmediatamente anterior. Este resultado se explica por los desembolsos netos de préstamos y otros créditos externos, mayores ingresos netos de inversiones de cartera y de inversión directa, lo cual fue compensado parcialmente por mayores constituciones de depósitos en el exterior.



Para el acumulado enero-septiembre de 2025, la cuenta financiera (USD 5.792 m, 1,8 % del PIB) presentó mayores entradas netas por USD 2.203 m comparado con igual periodo de 2024, dinámica que se explica principalmente por los mayores ingresos netos por inversiones de cartera compensados parcialmente por mayores constituciones de depósitos en el exterior, mayores amortizaciones netas de préstamos y otros créditos externos, así como menores ingresos netos de inversión directa.

Posición de inversión internacional (PII)

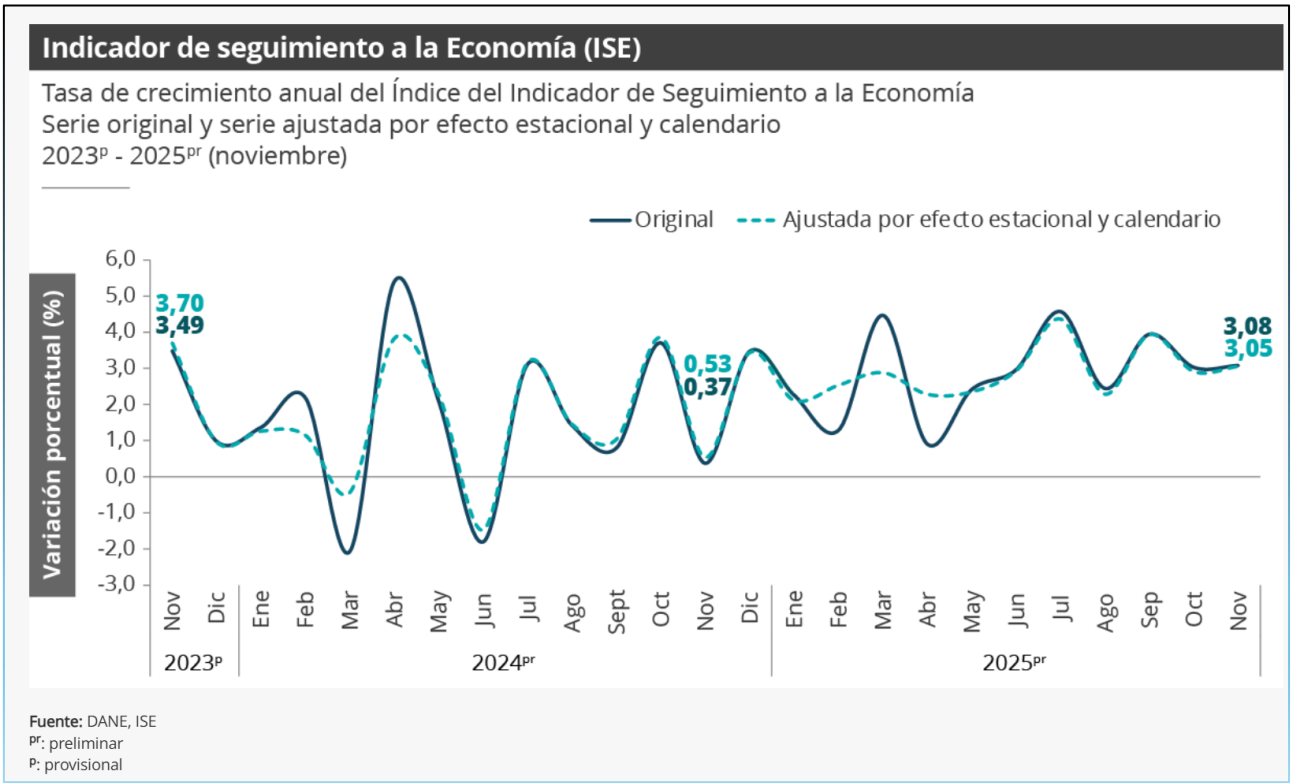
Al final de septiembre de 2025, Colombia registró una posición neta de inversión internacional negativa por USD 194.546 m (46,0 % del PIB anual), resultado de activos por USD 298.543 m (70,6 % del PIB anual) y de pasivos por USD 493.089 m (116,6 % del PIB anual). Del saldo total de activos, el 37,3 % corresponde a inversión de cartera, el 27,2 % a inversión directa de Colombia en el exterior, el 22,1 % a activos de reserva, y el restante 13,4 % a otros activos, que incluyen préstamos, otros créditos externos, depósitos en el exterior y derivados financieros. Los pasivos se desagregan en 57,2 % por inversión extranjera directa, 20,7 % corresponde a otra inversión (en donde se destacan los préstamos externos) y el restante 22,1 % a inversiones de cartera.



- **Indicador de seguimiento a la economía (ISE)**

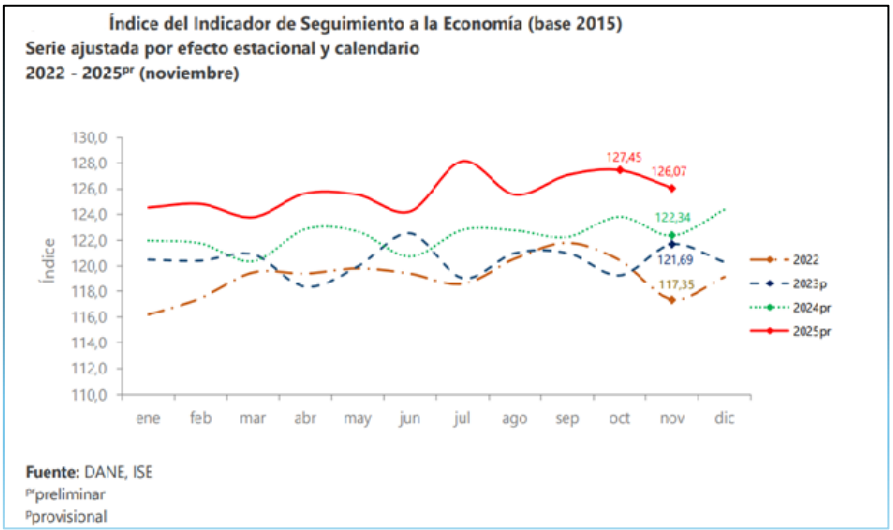
El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) es un índice sintético mensual, cuyo fin es proporcionar una medida de la evolución de la actividad económica del país en el corto plazo; el cual es construido a partir de un conjunto heterogéneo de indicadores representativos de cada actividad económica. Este indicador permite identificar la estacionalidad, la tendencia y el ciclo de la dinámica económica a lo largo del tiempo, a través de un análisis coherente y comparativo por medio de la información de las siguientes series:

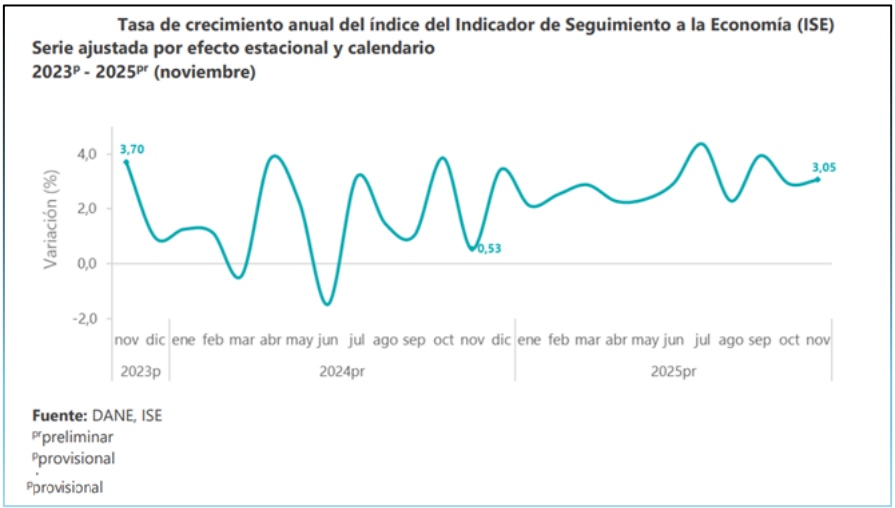
- Serie original: serie generada a partir de la información básica y el proceso de síntesis, a la cual no se le ha eliminado el efecto estacional.
- Serie ajustada por efecto estacional y calendario: aquella a la cual se le ha eliminado el componente estacional y de efecto día calendario; permitiendo comparar evoluciones entre períodos sucesivos, libre de los efectos que se repiten con alguna periodicidad en el año.
- Serie tendencia-ciclo: esta serie permite comparar evoluciones entre períodos de mediano plazo o superiores a un año.



Para el mes de noviembre de 2025pr el ISE en su serie original, se ubicó en 131,58, lo que representó un crecimiento de 3,08% respecto al mes de noviembre de 2024pr (127,65).

Para el mes de noviembre de 2025pr el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario,
se ubicó en 126,07, lo que representó un crecimiento de 3,05% respecto al mes de noviembre de 2024pr (122,34).





- **Tasa Representativa del Mercado (TRM)**

Según el reporte de mercado financieros para el III trimestre de la presente vigencia[7], emitido por el Banco de la República, los mercados financieros globales mostraron un comportamiento más estable que en el trimestre anterior, favorecidos por el recorte de tasas de interés de la Reserva Federal (Fed) y la expectativa de una política monetaria más acomodativa en Estados Unidos.

[7] https://www.banrep.gov.co/es/publicaciones-investigaciones/reporte-mercados-financieros/tercer-trimestre-2025

Estos factores impulsaron un mayor apetito por riesgo y una valorización de los activos financieros, especialmente en las economías desarrolladas y emergentes. En América Latina, la inflación se mantuvo por encima de las metas de los bancos centrales y las decisiones de política monetaria fueron mixtas. En Colombia, el Banco de la República (BanRep) mantuvo su tasa de política monetaria en 9,25%, mientras que el peso colombiano (COP) lideró las apreciaciones entre monedas emergentes. En el mercado local, los TES se valorizaron en un entorno de mayor liquidez, y el índice MSCI Colcap1, extendió su tendencia positiva, respaldado por resultados corporativos favorables.

La entidad realiza la consulta a la Superintendencia Financiera de Colombia tiene la obligación de calcular y certificar la TRM y divulgarla al mercado y al público en general, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Resolución Externa No. 1 de 2018, expedida por la Junta Directiva del Banco de la República, la metodología establecida por el Banco de la República mediante Circular Reglamentaria DODM – 146, el artículo 11.2.1.4.15 del Decreto 2555 de 2010 y la Resolución No.0416 de 2006 de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Tasa de cambio del peso colombiano, Tasa Representativa del Mercado (TRM)

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia

Descripción	Fecha inicial	Fecha final	Valor	Unidad de medida
Tasa Representativa del Mercado (TRM)	11/02/2026	11/02/2026	3.659,71	COP por USD

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia [8]

[8] https://suameca.banrep.gov.co/indicadores-economicos-del-dia/#/tabla



Fuente: Banco de la República[9]

Durante el periodo analizado, la Tasa Representativa del Mercado (TRM) evidencia un comportamiento fluctuante con variaciones moderadas, manteniéndose dentro de un rango relativamente estable. Si bien se observan picos y descensos puntuales, no se identifican episodios de alta volatilidad o desalineamientos abruptos en el tipo de cambio.

Este comportamiento refleja una relativa estabilidad cambiaria en el corto plazo, lo cual resulta relevante para el sector transporte aéreo, dado que una parte significativa de su estructura de costos está denominada en dólares, incluyendo combustible aeronáutico, arrendamiento de aeronaves, seguros y operaciones internacionales.

Desde la perspectiva de la contratación pública, la estabilidad en la TRM contribuye a:

- Reducir el riesgo de variaciones abruptas en las tarifas internacionales.
- Disminuir la incertidumbre en la estructuración presupuestal.
- Favorecer la previsibilidad en la ejecución contractual.

No obstante, dada la naturaleza externa del mercado cambiario y su sensibilidad frente a factores internacionales (tasas de interés, precio del petróleo, flujos de capital), se reconoce que la TRM continúa siendo un factor de riesgo macroeconómico que puede incidir en la dinámica tarifaria del mercado aéreo.

- **Salario mínimo**

De acuerdo con la información disponible sobre la evolución del salario mínimo legal mensual vigente (SMLMV) en Colombia, se evidencia una tendencia creciente y sostenida durante el periodo comprendido entre 2016 y 2026. En particular, el salario mínimo pasó de $689.455 en

[9] https://www.larepublica.co/indicadores-economicos/mercado-cambiario/dolar

2016 a $1.423.500 en 2025, y se proyecta en $1.750.905 para 2026, lo que refleja incrementos significativos en los costos laborales a lo largo del tiempo.
De manera complementaria, el auxilio de transporte mensual también ha presentado un aumento progresivo, pasando de $77.700 en 2016 a $200.000 en 2025, y alcanzando $249.095 en 2026, lo cual incrementa el costo total asociado a la vinculación de personal que devenga hasta dos salarios mínimos.

Serie	Salario mínimo mensual, sector urbano alto	Salario mínimo mensual, sector rural	Salario mínimo mensual	Auxilio de transporte mensual
Fecha				
31/12/2026	.	.	1.750.905,00	249.095,00
31/12/2025	.	.	1.423.500,00	200.000,00
31/12/2024	.	.	1.300.000,00	162.000,00
31/12/2023	.	.	1.160.000,00	140.606,00
31/12/2022	.	.	1.000.000,00	117.172,00
31/12/2021	.	.	908.526,00	106.454,00
31/12/2020	.	.	877.803,00	102.854,00
31/12/2019	.	.	828.116,00	97.032,00
31/12/2018	.	.	781.242,00	88.211,00
31/12/2017	.	.	737.717,00	83.140,00
31/12/2016	.	.	689.455,00	77.700,00

Fuente: Banco de la República[10]

El incremento sostenido del salario mínimo en los últimos años evidencia presiones estructurales sobre los costos laborales en la economía, lo cual puede trasladarse parcialmente a la estructura tarifaria del sector transporte, especialmente en componentes administrativos y operativos, constituyéndose en un factor que explica ajustes progresivos en los valores del mercado**.**

Variables sociales complementarias
En el marco del análisis económico del presente estudio de sector, se incorporan variables sociales como la equidad de género, medida a través de la participación laboral femenina, y la pobreza monetaria nacional, en tanto constituyen indicadores estructurales del contexto socioeconómico del país. Si bien estas variables no inciden de manera directa en la formación de precios del mercado de transporte aéreo, sí permiten comprender las condiciones generales de inclusión productiva, distribución del ingreso y capacidad de generación de ingresos en la economía.

La participación laboral femenina refleja el grado de integración de la población en edad productiva al mercado de trabajo y constituye un indicador del dinamismo económico y de la ampliación de la base de ingresos de los hogares. Por su parte, la pobreza monetaria evidencia las condiciones de vulnerabilidad económica y la capacidad adquisitiva promedio de la población, factores que inciden en la dinámica general del consumo y la movilidad económica del país.

[10] https://uba.banrep.gov.co/htmlcommons/SeriesHistoricas/mercado-laboral.html

En este sentido, la inclusión de estas variables en el estudio no obedece a su impacto directo en la estructura tarifaria del sector transporte aéreo, sino a la necesidad de contextualizar el entorno económico y social, permitiendo una visión integral del mercado dentro de las condiciones macroeconómicas y sociales vigentes.

- **Equidad de género (participación laboral femenina)**

El Informe de Seguimiento a la Ley 581 de 2000 correspondiente a la vigencia 2023 presentó los resultados del monitoreo sobre la participación de mujeres en cargos de máximo nivel decisorio y otros niveles directivos dentro de la administración pública. Este informe constituye un instrumento de evaluación del cumplimiento de la política de equidad de género establecida en la normativa vigente.

Los resultados evidencian el grado de avance en la garantía de una participación mínima del treinta por ciento (30%) de mujeres en cargos de dirección, como mecanismo orientado a fortalecer la igualdad de oportunidades y la representatividad en el ejercicio de funciones públicas.

La Ley de Cuotas y sus informes de seguimiento se enmarcan en la política pública nacional de igualdad de género, consolidándose como una herramienta de control y verificación del compromiso institucional con la inclusión y la no discriminación en el acceso a posiciones de liderazgo dentro del Estado.

En este sentido, el entorno social e institucional colombiano continúa avanzando en la implementación de medidas orientadas a promover la participación equitativa de mujeres en espacios de toma de decisión, reflejando un componente social relevante dentro del análisis del contexto sectorial.

La información referida se encuentra contenida en el "*Informe de Seguimiento a la Ley 581 de 2000 – Vigencia 2023*", publicado por el Departamento Administrativo de la Función Pública, disponible en el siguiente enlace oficial: https://www1.funcionpublica.gov.co/documents/418537/53329354/2023-12-27_Informe_ley_de_cuotas_2023.pdf

Por otro lado, en marzo de 2024, la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) presentó los resultados de la "*Encuesta Nacional de Equidad, Diversidad e Inclusión 2024",* aplicada a 172 empresas afiliadas pertenecientes a distintos sectores económicos. Los resultados evidenciaron avances progresivos en el cierre de brechas de género, aunque estas persisten. Entre los principales hallazgos se destaca el aumento en la participación femenina en juntas directivas, que pasó del 25% en 2019 al 34% en 2023.

La encuesta también mostró cambios en la representación de mujeres en distintos niveles organizacionales. En los cargos de primer nivel, la participación femenina aumentó del 34% en 2019 al 42% en 2023. En el segundo nivel se presentó una reducción, pasando del 46% al 35%. En contraste, en el tercer nivel la participación se incrementó del 44% al 48%, y en los cargos operativos se registró un aumento del 35% al 43% en el mismo periodo.

En relación con la gestión empresarial, el 60% de las empresas encuestadas reportó contar con una estrategia formal de Diversidad, Equidad e Inclusión (DEI), y de estas, el 57,6% dispuso de presupuesto específico para su implementación. Asimismo, el 90% manifestó desarrollar planes de bienestar con enfoque de equidad de género.

Desde la ANDI se ha promovido una estrategia nacional de Equidad, Diversidad e Inclusión basada en tres líneas de acción: medir para actuar, conocer para aplicar y sumar para transformar. En este contexto, se resalta que el 73,7% de las empresas han contado con herramientas periódicas de medición en materia DEI, cifra que en 2021 era del 31%. De igual forma, el 66% dispone actualmente de sistemas de monitoreo, medición y reporte para estas iniciativas.

La organización ha impulsado diferentes programas orientados a fortalecer el liderazgo femenino y la inclusión laboral, entre ellos el programa de mujeres en juntas directivas desarrollado junto al CESA, en el que han participado 660 mujeres. También se destacan iniciativas como el apoyo a la adhesión de Colombia al Convenio 190 de la OIT sobre violencia y acoso en el mundo laboral, así como la participación en proyectos sociales y sectoriales enfocados en formación, emprendimiento y empleabilidad de mujeres en condiciones de vulnerabilidad.

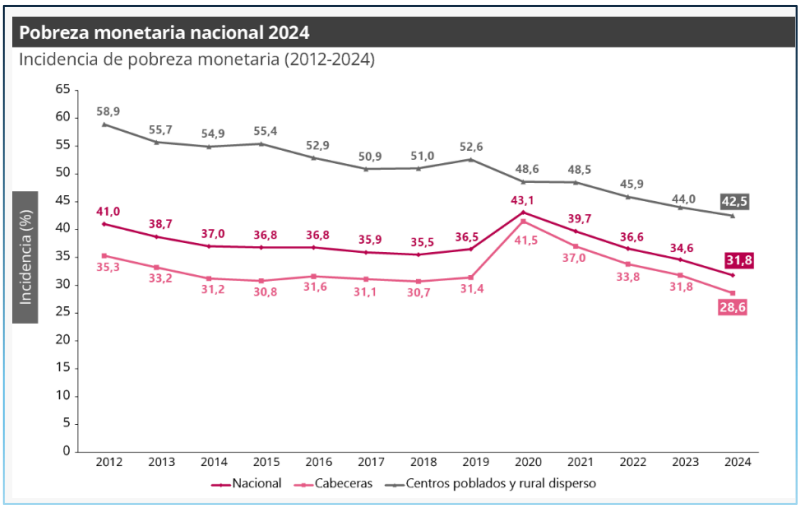
Adicionalmente, en el marco de un foro sectorial, se presentaron los resultados del proyecto "*Aportes del Sector Productivo al Sistema Nacional del Cuidado*", desarrollado con asistencia técnica de la Unión Europea. Entre sus principales conclusiones se identificó un compromiso creciente del sector productivo en el fortalecimiento del Sistema Nacional de Cuidados, particularmente en la expansión de servicios, el aprovechamiento de infraestructura existente y la promoción de trabajo digno para personas cuidadoras.

En conjunto, los resultados evidencian avances significativos del sector empresarial colombiano en la incorporación de políticas de equidad, diversidad e inclusión como componentes estructurales de su gestión organizacional.

La información detallada se encuentra disponible en la publicación oficial de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), accesible a través del siguiente enlace institucional: https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17629-la-participacion-de-las-mujeres-en-las

- **Pobreza monetaria nacional**[11]

En 2024, la línea de pobreza a nivel nacional fue de $460.198, que equivale a un crecimiento de 5,7% respecto a la línea de 2023 ubicada en $435.375.

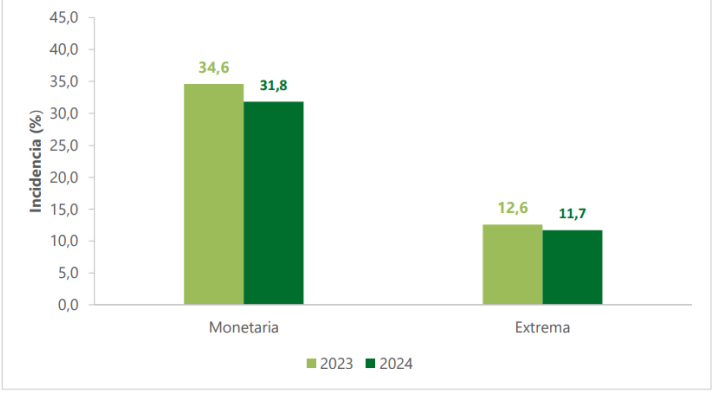


Fuente: DANE

En 2024, la pobreza monetaria fue 2,8 puntos porcentuales menor a la registrada en 2023, cuando fue de 34,6%. La pobreza monetaria extrema fue 0,9 puntos porcentuales menor a la registrada en 2023, cuando fue del 12,6. En las cabeceras, la pobreza monetaria pasó del 31,8% en 2023 al 28,6% en 2024. En los centros poblados y rural disperso, la pobreza monetaria presentó una disminución de 1,5 puntos porcentuales, pasando del 44,0% en 2023 al 42,5% en 2024. El coeficiente de Gini en el total nacional fue 0,551 y en 2023 fue 0,553. Esto significa una disminución en la desigualdad del ingreso de los hogares.

[11] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-monetaria

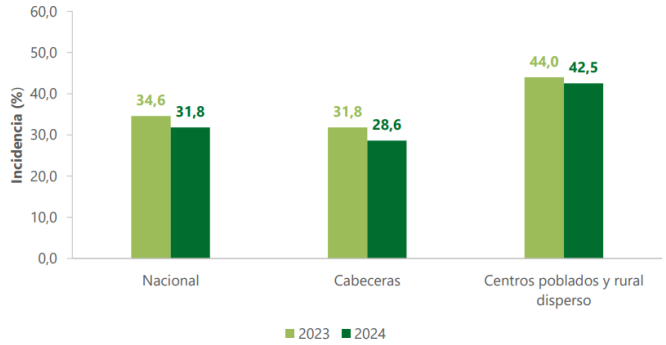
Incidencia de la Pobreza monetaria y de la Pobreza monetaria extrema (porcentaje)
Total nacional
Años 2023 a 2024



Fuente: DANE, cálculos con base en la Gran Encuesta Integrada de Hogares (2023-2024).
Nota: Cruce GEIH – RR.AA. ayudas institucionales y PILA (Ministerio de Salud).

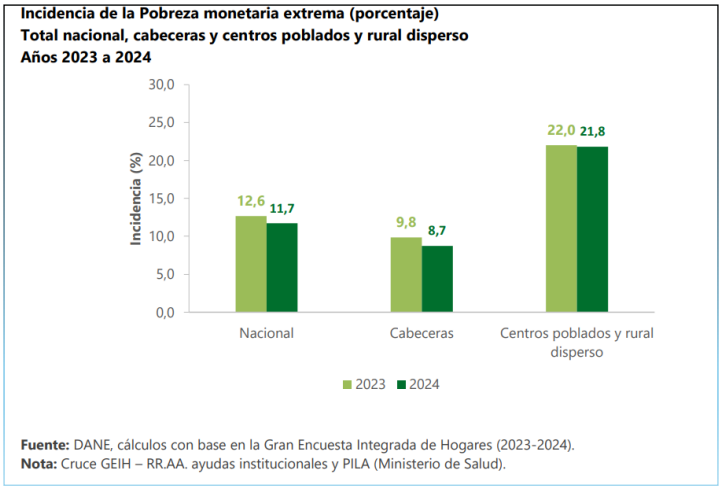
En 2024, el 31,8% de los colombianos estaba en condición de pobreza monetaria, lo cual representa una disminución de 2,8 puntos porcentuales frente a 2023, cuando fue del 34,6%. La pobreza en las cabeceras municipales en 2024 fue del 28,6%, registrándose una disminución de 3,2 puntos porcentuales con respecto a 2023, donde la incidencia de pobreza monetaria en ese dominio geográfico fue del 31,8%. Adicionalmente, la pobreza monetaria en los centros poblados y zonas rurales dispersas fue del 42,5%, lo cual muestra una disminución de 1,5 puntos porcentuales frente a 2023, cuando fue del 44,0%. Las variaciones fueron estadísticamente significativas en el total nacional, cabeceras y centros poblados y rural disperso. En 2024, en el total nacional, 16.237.635 personas estaban en situación de pobreza monetaria y en 2023 había 17.504.698 personas en esta situación. Lo anterior significa que 1.267.063 personas salieron de esta condición.

Incidencia de la Pobreza monetaria (porcentaje)
Total nacional, cabeceras y centros poblados y rural disperso
Años 2023 a 2024



Fuente: DANE, cálculos con base en la Gran Encuesta Integrada de Hogares (2023-2024).
Nota: Cruce GEIH – RR.AA. ayudas institucionales y PILA (Ministerio de Salud).

En 2024, el porcentaje de personas en situación de pobreza monetaria extrema, en el total nacional, fue del 11,7%. En las cabeceras esta proporción fue del 8,7% y en los centros poblados y rural disperso fue igual a 21,8%. En 2024, la incidencia de la pobreza extrema en los centros poblados y rural disperso representaba 2,5 veces la incidencia en las cabeceras (21,8% frente a 8,7%). Las variaciones fueron estadísticamente significativas a nivel nacional y en cabeceras.



Fuente: DANE, cálculos con base en la Gran Encuesta Integrada de Hogares (2023-2024).
Nota: Cruce GEIH – RR.AA. ayudas institucionales y PILA (Ministerio de Salud).

b. **Aspectos de Tipo Técnico**

Los siguientes son los requerimientos técnicos mínimos que se deben tener en cuenta para el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales.

El proveedor deberá ofrecer y suministrar el personal y recursos requeridos para la atención y prestación de los siguientes servicios sin costos, comisiones o tarifas adicionales para la Entidad, así:

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA
1	**OFERTAS DE TARIFAS AÉREAS NACIONALES E INTERNACIONALES**	La Agencia de Viajes deberá suministrar tiquetes aéreos, en rutas nacionales e internacionales en la tarifa más económica, o de bajo costo y/o favorable para esta Superintendencia. Lo anterior, de conformidad con el articulo 7 del Decreto 1999 del 2024. Lo tiquetes aéreos, en rutas nacionales e internacionales en la tarifa más económica, o de bajo costo y/o favorable hacia el lugar que indique se deberán expedir de conformidad con lo requerido por el Supervisor del contrato, con disponibilidad de las veinticuatro (24) horas del día, los siete (7) días de la semana y absteniéndose de cobrar penalidades salvo aquellas que expresamente estén

		establecidas por las aerolíneas en las condiciones tarifarias contempladas en el contrato de transporte aéreo de pasajeros.
2	**EJECUTIVO DE CUENTA EXCLUSIVO**	Contar con personal que preste atención preferencial a la Superintendencia de Transporte con atención telefónica y correo electrónico de lunes a viernes desde las (8:00am) hasta las (5:00pm) días hábiles, con el propósito de atender cualquier emergencia y/o resolver cualquier situación extraordinaria que se presente y que pueda afectar la ejecución eficiente del contrato. El ejecutivo de cuenta deberá garantizar la atención integral del suministro de tiquetes aéreos (reservas, expedición de tiquetes, cambios de itinerarios, cancelaciones y/o anulaciones – VOID, tramites de reembolsos, revisados y no utilizados). Mientras surte efecto este trámite el contratista atenderá las solicitudes de la Entidad mediante correo electrónico o comunicación telefónica con cualquier ejecutivo de cuenta disponible para prestar el servicio oportuno y de calidad. De igual forma el personal asignado deberá estar en la capacidad de representar al contratista en las reuniones convocadas por la Entidad, así como será el responsable de atender todo lo relacionado con el desarrollo y ejecución del contrato.
3	**MEDIOS DE COMUNICACIÓN**	La Agencia de Viajes deberá contar con los siguientes canales de comunicación para garantizar la respuesta inmediata ante cualquier eventualidad a nivel nacional e internacional durante el plazo de ejecución del contrato: - El contratista deberá disponer de una línea personalizada o exclusiva de comunicación celular con atención las veinticuatro (24) horas del día, siete (7) días a la semana, para interlocución con la Entidad y de uso exclusivo para atender los requerimientos que realice esta Superintendencia relacionados con el suministro de los tiquetes durante la duración del contrato, así como un correo electrónico con la misma disponibilidad. - Línea telefónica fija de reservas, cambios y cancelación de Tiquetes Aéreo (call center). -

		Correo electrónico exclusivo que garantice la respuesta a las solicitudes y requerimientos, cambio y cancelación de Tiquetes Aéreos durante las 24 horas del día, por la duración del contrato a nivel nacional, con tiempo de respuesta no mayor a una (1) hora desde la recepción de la comunicación electrónica. Adicionalmente, en caso de que la Plataforma presente indisponibilidad, la Entidad Compradora deberá solicitar la expedición de Tiquetes Aéreos mediante dicho correo electrónico sin que el Proveedor pueda cobrar una Tarifa Administrativa superior a la pactada, garantizando la comunicación con la Superintendencia de Transporte.
4	**PLATAFORMA TECNOLÓGICA - GDS**	El contratista deberá contar con un Sistema De Distribución Global - GDS que permita reservar y emitir en tiempo real las diferentes opciones de mercado de tiquetes aéreos. Se deberá entregar a la Superintendencia de Transporte y al supervisor del contrato los usuarios y contraseñas de consulta y compra para acceder a la Herramienta de autogestión que incorpora el GDS, el cual deberá permitir buscar en tiempo real los tiquetes aéreos disponibles en el mercado, con la posibilidad de visualizar el estado de los tiquetes emitidos, el GDS y que permita la compra de los tiquetes requeridos, adicionalmente, el usuario de consulta y compra deberá garantizarse durante la ejecución del contrato y cuatro (4) meses más.” La plataforma tecnológica, por la cual serán adquiridos los tiquetes deberá estar disponible para solicitar y emitir tiquetes aéreos a la Entidad durante las veinticuatro (24) horas del día, los siete (7) días de la semana durante la ejecución del contrato. El contratista deberá asegurar que la plataforma cuente con el plan de contingencia necesario para cumplir con dicha obligación. Los costos de la plataforma deberán estar incluidos dentro de la tarifa administrativa. Motivo por el cual no se generarán costos, comisiones o tarifas adicionales para la Entidad. La plataforma deberá guardar el registro de cada uno de los tiquetes aéreos emitidos con sus debidas justificaciones cuando sea el caso, permitiendo la verificación de trazabilidad y auditoria. Entregar a Superintendencia de Transporte y al supervisor del contrato los usuarios y contraseñas de consulta para acceder al GDS que requiera la entidad, el cual deberá

		permitir buscar en tiempo real los tiquetes aéreos disponibles en el mercado, con la posibilidad de visualizar el estado de los tiquetes emitidos, el GDS y el usuario de consulta se deberá garantizarse durante la ejecución del contrato y cuatro (4) meses más. Nota 1: lo anterior, se deberá acreditar en un compromisorio mediante el cual el representante legal deberá manifestar que una vez adjudicado el contrato, se realizará la entrega de los usuarios y contraseñas de consulta y compra para acceder a la Herramienta de autogestión que incorpora el GDS, el cual deberá permitir buscar en tiempo real los tiquetes aéreos disponibles en el mercado, con la posibilidad de visualizar el estado de los tiquetes emitidos, el GDS y que permita la compra de los tiquetes requeridos, adicionalmente, el usuario de consulta y compra deberá garantizarse durante la ejecución del contrato y cuatro (4) meses más." Nota 2: El contratista deberá contar con un Sistema De Distribución Global - GDS que permita reservar y emitir en tiempo real las diferentes opciones de mercado de tiquetes aéreos, que se encuentren dentro del GDS. En los casos en los que se requiera adquirir tiquetes aéreos de alguna de las aerolíneas que no se encuentran en el GDS, la Superintendencia de Transporte realizará la solicitud por correo electrónico al asesor de viajes, y se cobrara la tarifa administrativa regulada por la aeronáutica civil.
5	**POLÍTICA DE REEMBOLSOS DE TIQUETES**	El contratista deberá gestionar el reembolso a la Entidad del valor por cancelaciones y cambios de tiquetes aéreos cuando estos sean reembolsables, para lo cual de forma inmediata deberá hacer los trámites ante cada aerolínea una vez reciba la solicitud de reembolso por parte de la Entidad. Lo anterior, conforme a las políticas y tiempos de respuesta de cada aerolínea. La tarifa administrativa no es reembolsable en los casos de cambios y cancelaciones de tiquetes aéreos de conformidad con la normatividad aplicable. Además, llevar el control de los tiquetes abiertos que puedan surgir debido a alguna cancelación que no sea reembolsable los cuales serán utilizados como parte de pago de otros tiquetes.

		El contratista deberá cumplir las normas sobre tarifas y comisiones aplicables en las ventas de tiquetes para la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros de conformidad con la Resolución No. 3596 de 2006 “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” de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y las que se encuentren vigentes sobre la materia.
6	**DISPONIBILIDA D DE AEROLÍNEAS**	El oferente/cotizante deberá contar con contratos y/o convenios vigentes con las diferentes aerolíneas, tanto nacionales como internacionales, que le permitan expedir a través de la plataforma GDS los tiquetes hacia las distintas ciudades del país y destinos internacionales durante el plazo de ejecución del contrato. Asimismo, la plataforma GDS utilizada por el oferente deberá contar con la capacidad de cotizar tiquetes con todas las aerolíneas que ofrezcan vuelos hacia el destino solicitado, permitiendo la selección de la opción más adecuada y eficiente para la Entidad. Estos convenios deberán garantizar la normal operación en todo el territorio nacional y en las rutas internacionales requeridas por la Entidad, asegurando la disponibilidad de opciones en cada solicitud de servicio. Es fundamental que el contratista mantenga estos convenios actualizados y operativos, de modo tal que la prestación del servicio no se vea interrumpida en ningún momento. Así mismo, el contratista deberá evidenciar que se escogerá la selección del servicio que genere mayor beneficio para la entidad en términos de costos, tiempo y mejor características para pasajero.
7	**DESTINOS DE TERCER NIVEL**	La Agencia de Viajes deberá garantizar la adquisición de tiquetes aéreos con Aerolíneas que cubran las regiones de difícil acceso a los que deben llegar los funcionarios y contratistas adscritos a la Superintendencia de Transporte, en cumplimiento de las actividades del desarrollo de su misión institucional, el cual deberá contar previamente con autorización del Supervisor del contrato.

8	**REGISTRO LICENCIAS Y CERTIFICACIONES VIGENTES**	El contratista deberá contar y mantener vigente durante la ejecución del contrato el REGISTRO NACIONAL DE TURISMO (RNT), expedido por la Dirección General de Turismo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el ramo de prestación de servicios turísticos de Agencia de viajes y turismo y/o Agencias mayoristas y operadores de Turismo. Así como, mantener vigente las licencias y certificaciones expedidas por autoridad competente como son: THE INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA) y ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE AGENCIAS DE VIAJES Y TURISMO (ANATO). Asimismo, el contratista deberá tener y mantener certificación vigente en las que se encuentra el certificado en la siguiente norma técnica sectorial, la cual debe estar expedida por un organismo certificador acreditado y supervisado por la Superintendencia de Industria y Comercio, conforme a la normatividad vigente, esta certificación debe estar vigente a la fecha de presentación de la propuesta y a lo largo de la ejecución contractual, requisito que debe ser verificado mediante la fecha de expedición de la certificación.
9	**ASESORIAS Y APOYO EN CONTIGENCIAS**	Así mismo, deberá contar con capacidad y disponibilidad de personal para asesorar sin costo adicional, a los funcionarios y contratistas adscritos a la Superintendencia de Transporte en la consecución de todo tipo de documentos necesarios para los viajeros colombianos hacia otros países y de otros países a Colombia, tales como: Visas, tramitación de pasaportes, información sobre vacunas que deban aplicarse los viajeros, colaborar con la obtención de documentos relacionados con el pago de los impuestos de salida o tasas aeroportuarias y en general sobre los demás requisitos que existan para estos efectos, en las oportunidades en que por su desplazamiento requieran estos servicios. En caso de que se presente cancelación de vuelo por parte de la aerolínea, el contratista deberá de forma inmediata realizar la gestión para cubrir la necesidad dentro de un plazo inferior de un (1) día hábil, situación que deberá poner de precedente de forma inmediata al supervisor del contrato, para que este tome las acciones administrativas correspondientes, Asimismo, en el caso en que se requiera la asignación de un vuelo de carácter urgente, el contratista se compromete

		a gestionar el cambio del vuelo para el mismo día y en las mismas condiciones en que se tenía el vuelo cancelado. El contratista deberá informar al supervisor del contrato de forma inmediata la situación generada respecto al cambio de vuelo, ubicación y traslado a hoteles en caso de requerirse. Finalmente, cuando la Superintendencia de Transporte requiera la expedición de tiquetes aéreos masivos o en volúmenes superiores a los habituales, la Agencia de Viajes deberá suministrar personal de apoyo adicional para dar cumplimiento a la contingencia.
10	**RESERVAS DE TIQUETES**	El contratista deberá prestar el servicio de reserva de pasajes aéreos nacionales e internacionales de acuerdo con lo requerido por el Supervisor del contrato, de manera oportuna en las rutas más convenientes, presentando alternativas de posibles de rutas, conexiones, itinerarios de vuelos posibles para la fecha requerida del viaje y las conexiones, reservaciones y confirmación de sillas en todos los vuelos solicitados. Asimismo, el contratista deberá atender cualquier consulta, de manera diligente y oportuna a los requerimientos de la Superintendencia de Transporte. Teniendo en cuenta lo anterior, el contratista deberá dar respuesta a las solicitudes y/o consultas realizadas respecto de las reservas de los tiquetes aéreos en un tiempo máximo de cuarenta y cinco (45) minutos a través del personal requerido o a través de la línea telefónica exclusiva o del correo electrónico destinado exclusivamente para contacto con la Superintendencia de Transporte. En la respuesta remitida por el contratista se deberá suministrar a esta Superintendencia a través del correo electrónico suministrado por el supervisor o de quien se designe, las opciones en las diferentes rutas, horario, fecha solicitada, costos teniendo en cuenta que la tarifa del pasaje a reservar será a preferencia tarifas económica, y/o dependiendo de la necesidad se podría cambiar de categoría y/o tarifa, la fecha límite para la confirmación del tiquete, el precio del tiquete aéreo definido por la Aerolínea con IVA, los impuestos y gravámenes adicionales como estampillas en caso de que apliquen y las tasas aeroportuarias aplicables, cuando estas no estén incluidas dentro del precio del Tiquete Aéreo, la clase en que viajará el usuario, equipaje permitido y en general todas las

		condiciones del tiquete. Adicionalmente, se deberá informar y mantener actualizado al supervisor o a quien designe la entidad sobre el vencimiento de las reservas para evitar nuevos trámites y se deberá mantener el precio de los tiquetes reservados hasta la medianoche del día de reserva de acuerdo con la característica del tiquete aéreo.
11	**CONTROL DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO**	El oferente deberá llevar su propio control de la ejecución del contrato a fin de no sobrepasar el presupuesto contratado. En el caso de que el presupuesto se esté agotando, el futuro contratista deberá informar a esta Superintendencia lo ocurrido, con el propósito de tomar las medidas correspondientes. Así las cosas, para que las partes puedan llevar un control simultaneo de los tiquetes expedidos, el contratista deberá Generar quincenalmente reportes del suministro de Tiquetes Aéreos Adquiridos. Los reportes deben contener como mínimo la siguiente información de los Tiquetes Aéreos: Numero de Factura, Número de tiquete, Precio, Ruta, Nombre del Pasajero, Fecha, Estado (Reservado, volado o no volado); y el centro de costos que cause el viaje, entre otra información que requiera el contratante para la toma de decisiones; de igual forma, con el reporte deberá enviar los respectivos PRINTERS que avalan la adquisición de cada tiquete. Nota 1: en los casos en los que se requiera adquirir tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales en alguna de las aerolíneas que no se encuentren en el Sistema De Distribución Global – GDS, dicha solicitud de realizará a través de correo electrónico al contratista, y se deberá incluir dentro del reporte quincenal entregado a la Superintendencia. Nota 2: la entidad no reconocerá ni pagará ningún tipo de cobro service fee, ya sean ocultos dentro de la respectiva factura de venta tales como: Fee de intermediación, fee de emisión de tiquetes, fee de otros servicios, etc
12	**SEGURO DE PASAJEROS**	El contratista deberá contar con disponibilidad de convenios para garantizar el servicio de seguros de viaje para los funcionarios y contratistas adscritos a la Superintendencia de Transporte, motivo por el cual todos los tiquetes estarán cubiertos con un seguro de vida y accidente que ampare al

		pasajero, además, de un seguro de equipaje por hurto y pérdida.
13	**RECURSOS PÙBLICOS**	El contratista garantizara que los beneficios ofrecidos por el Futuro Contratista y por las Aerolíneas, sean de uso exclusivo de los funcionarios y contratistas adscritos a la Entidad Contratante para el ejercicio de sus funciones.
14	**DESCUENTO SOBRE TARIFAS**	El oferente seleccionado deberá mantener los descuentos ofertados sobre las tarifas administrativas nacionales e internacionales, y deberá aplicar los descuentos directos al momento de emitir el tiquete aéreo con las aerolíneas.
15	**INFORMACIÓN ACTUALIZADA DE TARIFAS AÉREAS Y CONDICIONES DEL SERVICIO**	El oferente seleccionado deberá mantener informada a la Superintendencia de Transporte durante la vigencia del contrato, sobre las condiciones y restricciones que presentan cada uno de los pasajes aéreos emitidos por las aerolíneas, entre las que se encuentran: planes e incentivos de las aerolíneas a sus usuarios frecuentes; nuevas reglamentaciones en materia de tasas aeroportuarias, sobretasas e impuestos que afecten la tarifa aplicable a los tiquetes solicitados y modificación en las rutas, horarios o la autorización de nuevas aerolíneas transportadoras.
16	**SISTEMA BSP LINK**	Contar con al menos un sistema BSP LINK, que permita verificar el valor real de los tiquetes. De igual manera deberá remitir semanalmente los soportes en pdf no editable de los tiquetes facturados. Contar con al menos con un sistema de BSP LINK (BSPLINK AGENTE de la IATA), aportando en la propuesta los respectivos pantallazos con una fecha de impresión de hasta cinco (5) días calendario antes del cierre del presente proceso, para efectos de corroborar cuáles aerolíneas están activas con la agencia de viajes. Nota: lo anterior, se deberá acreditar en un compromisorio mediante el cual el representante legal deberá manifestar que, una vez adjudicado el contrato, certificará que cuenta con al menos con un sistema de BSP LINK (BSPLINK AGENTE de la IATA), aportando en la propuesta los respectivos pantallazos
17	**POLITICAS DE CAMBIO**	El contratista deberá garantizar la reutilización o revisión de todos los tiquetes expedidos, es decir podrán ser usados como parte de pago de otros tiquetes, que por cancelaciones o cambios de las comisiones no fueron utilizados. En caso de que el cambio de tiquetes no genere

		costo por parte de las aerolíneas, el contratista tampoco cobrará el costo de tarifa administrativa, esto aplicará según políticas de cada aerolínea. El contratista deberá reutilizar los pasajes aéreos no utilizados por la Superintendencia de Transporte, en rutas nacionales e internacionales, revisando la tarifa más favorable para la Entidad propendiendo por una tarifa igual para el nuevo tiquete, sin aplicar penalidades. En caso tal de que esto no sea posible y de presentarse diferencia por tarifa superior, y previa aprobación del supervisor del contrato, la Entidad asumirá la diferencia del valor a que haya lugar. Es obligación de la agencia reducir al máximo las penalidades o sobrecostos a través de la adecuada gestión de los tiquetes no utilizados, es decir, tratar de conseguir posteriores reservas en la misma familia tarifaria y en lo posible reducir las penalizaciones por cambios. La agencia informará mensualmente la existencia de tiquetes para revisión a la entidad (tiquetes no utilizados por razones internas ajenas a la agencia) Es obligación de la agencia asesorar a la superintendencia de transporte-, en los casos en que sea aconsejable de acuerdo con la circunstancia, usar la tarifa con penalidades, en pro de un menor costo para la Entidad Para aquellos casos en lo que no sea viable el revisado, efectuar el trámite de reembolso por el no uso de tiquetes expedidos. Es obligación de la Agencia, que el ejecutivo de cuenta asignado reduzca al máximo las posibilidades de que la Superintendencia de Transporte, quede con tiquetes sin usar y adelantar las gestiones pertinentes para que ello no ocurra. Nota: Se precisa que se deberá aplicar las políticas de cambio de cada aerolínea, sin excluir lo solicitado por la Superintendencia de Transporte.
18	**IMPUESTOS Y DEDUCCIONES**	EL proponente no podrá realizar algún tipo de retención y/o deducciones, indicando que estas se causan con ocasión a la adquisición de los tiquetes. Las únicas retenciones o

		deducciones aplicables serán las realizadas por las Superintendencia de Transporte serán la de Ley (retención en la fuente, reteiva y reteica) sobre el valor facturado únicamente por concepto de las tarifas de administración.

c. **Aspectos de Tipo Ambiental**

El presente proceso contractual se enmarca dentro de los lineamientos de Compras Públicas Sostenibles promovidos por el ordenamiento jurídico colombiano.

De conformidad con el Decreto 1082 de 2015, las entidades estatales deben incorporar criterios de sostenibilidad en la estructuración de sus procesos contractuales, cuando ello sea técnica y jurídicamente viable. En concordancia, la política de Compras Públicas Sostenibles liderada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Colombia Compra Eficiente promueve la inclusión de criterios ambientales y sociales en la adquisición de bienes y servicios por parte del Estado.

Asimismo, el Decreto 1076 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible) establece el marco normativo para la gestión ambiental en Colombia, promoviendo el uso racional de recursos y la reducción de impactos ambientales asociados a actividades económicas.

En este contexto, el transporte aéreo es una actividad que genera emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), principalmente CO_2, derivadas del consumo de combustible aeronáutico. Si bien la Entidad no interviene en la operación aeronáutica, la adquisición de tiquetes representa un impacto ambiental indirecto. En consecuencia, el proceso contractual incorpora medidas orientadas a:

- Fomentar el uso de herramientas tecnológicas (GDS y emisión electrónica de tiquetes), reduciendo el consumo de papel y promoviendo la digitalización.
- Priorizar itinerarios eficientes que optimicen tiempos de conexión y reduzcan desplazamientos innecesarios.
- Exigir trazabilidad y control en la gestión del servicio, favoreciendo una administración racional del gasto y de los recursos.

De igual manera, el enfoque adoptado guarda coherencia con los principios de sostenibilidad y responsabilidad ambiental contenidos en la Ley 99 de 1993, particularmente en lo relativo al desarrollo sostenible y a la incorporación de criterios ambientales en la gestión pública.

En consecuencia, el presente proceso se alinea con los principios de eficiencia, sostenibilidad y responsabilidad ambiental que rigen la contratación estatal, integrando consideraciones ambientales de manera proporcional a la naturaleza del objeto contractual.

3. ANÁLISIS DE LA OFERTA

a. Reseña del Sector

El sector transporte aéreo en Colombia constituye un componente estratégico para la conectividad territorial, la integración económica y el desarrollo institucional del país. Dada la geografía nacional, caracterizada por diversidad topográfica y extensas distancias entre centros urbanos y regiones de difícil acceso, el transporte aéreo cumple un papel fundamental en la movilidad de personas, bienes y servicios.

La actividad se encuentra regulada y supervisada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, autoridad encargada de establecer normas técnicas, operativas y tarifarias para la prestación del servicio público de transporte aéreo de pasajeros. En este contexto, las aerolíneas operan bajo un esquema de libre competencia regulada, donde las tarifas son definidas conforme a dinámicas de mercado, condiciones de oferta y demanda, costos operativos y políticas comerciales.

En los últimos años, el sector ha experimentado transformaciones relevantes asociadas a la entrada y salida de operadores, la consolidación de modelos de bajo costo, la implementación de plataformas tecnológicas para distribución global de servicios (GDS), y la digitalización de procesos de reserva y emisión de tiquetes. Estos cambios han generado una mayor eficiencia operativa y mayor acceso a información en tiempo real, fortaleciendo la transparencia en la formación de precios.

El mercado de agencias de viajes, por su parte, actúa como intermediario autorizado entre las aerolíneas y los usuarios institucionales o particulares, operando a través de sistemas globales de distribución (GDS) y plataformas como BSP Link de la IATA, lo cual permite garantizar trazabilidad, control y verificación del valor real de los tiquetes emitidos.

En el ámbito institucional, la demanda de tiquetes aéreos por parte de entidades públicas responde a la necesidad de cumplir funciones misionales en territorio, realizar actividades de inspección, vigilancia y control, participar en espacios interinstitucionales y atender compromisos nacionales e internacionales. En este sentido, el suministro de tiquetes constituye un servicio esencial de apoyo a la gestión pública.

El sector presenta una estructura competitiva en la intermediación (agencias de viajes), mientras que en la operación aérea puede evidenciar niveles de concentración en determinadas rutas,

Una vez se descargue de TEAMS o se imprima, se considera copia no controlada

especialmente en destinos de baja frecuencia o regiones apartadas. Esta característica incide en la dinámica tarifaria y en la disponibilidad de opciones en ciertos trayectos.

En consecuencia, el análisis del sector para efectos del presente proceso contractual debe considerar tanto las condiciones macroeconómicas que inciden en la estructura de costos como la dinámica propia del mercado de transporte aéreo y su intermediación, garantizando condiciones de eficiencia, transparencia y pluralidad de oferentes.

Servicios incluidos dentro del sector
El sector transporte aéreo de pasajeros comprende un conjunto de bienes y servicios asociados a la movilización aérea nacional e internacional de personas, así como los servicios conexos necesarios para su operación, comercialización y gestión administrativa.

Para efectos del presente proceso contractual, los productos y servicios incluidos dentro del sector son los siguientes:

- Transporte Aéreo de Pasajeros: tiquetes aéreos en rutas nacionales, tiquetes aéreos en rutas internacionales, tarifas económicas flexibles o con condiciones especiales según necesidad institucional, transporte en aerolíneas tradicionales y de bajo costo y servicios asociados al equipaje conforme a condiciones tarifarias.

Servicios de Intermediación y Gestión (Agencias de Viajes): reserva y expedición de tiquetes, modificaciones cambios y cancelaciones, gestión de reembolsos, reutilización de tiquetes no utilizados, asesoría en condiciones tarifarias y alternativas de itinerarios, Verificación de emisión a través de BSP Link y control y trazabilidad mediante sistemas GDS.

- Servicios Complementarios al Transporte Aéreo: Seguro de viaje (vida, accidentes y equipaje), asesoría en trámites migratorios y requisitos internacionales (visas, vacunas, pasaporte), información sobre tasas aeroportuarias e impuestos y gestión de contingencias por cancelación o reprogramación de vuelos.

- Plataformas Tecnológicas de Distribución: sistemas de Distribución Global (GDS), herramientas de autogestión para consulta y compra, Canales digitales 24/7 para atención institucional y reportes electrónicos de control y ejecución contractual.

Agentes que componen el sector
El sector transporte aéreo de pasajeros está conformado por un conjunto de actores que intervienen en la prestación, regulación, intermediación y supervisión del servicio. Para efectos del presente proceso contractual, los principales agentes son los siguientes:

- Aerolíneas (Operadores de Transporte Aéreo): son las empresas autorizadas para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, en rutas nacionales e internacionales, su función principal es: operar aeronaves, definir condiciones tarifarias, establecer políticas de cambios y reembolsos, gestionar itinerarios y frecuencias.

Las aerolíneas pueden operar bajo modelos tradicionales o de bajo costo (Low Cost Carrier), lo que influye en la estructura tarifaria y condiciones del servicio.

- Agencias de Viajes (Intermediarios Autorizados): actúan como intermediarios entre las aerolíneas y los usuarios finales (personas naturales o entidades públicas), sus funciones incluyen: reserva y emisión de tiquetes, gestión de cambios y cancelaciones, trámite de reembolsos, asesoría tarifaria, operación a través de Sistemas Globales de Distribución (GDS), control mediante BSP Link.

En el presente proceso contractual, la Entidad adelantará un proceso de selección abreviada mediante subasta inversa, en el cual podrán participar las agencias de viajes que cumplan los requisitos habilitantes establecidos, siendo estas las responsables de la intermediación en la adquisición de los tiquetes aéreos requeridos.

- Sistemas de Distribución Global – GDS: son plataformas tecnológicas que permiten acceso en tiempo real a inventarios de aerolíneas, comparación de tarifas, emisión y administración de tiquetes, trazabilidad y control de operaciones. Constituyen un elemento esencial en la dinámica del mercado de intermediación

- Autoridades de Regulación y Supervisión

Dentro del sector intervienen entidades encargadas de la regulación técnica, operativa y tarifaria del transporte aéreo, así como del control de la actividad turística y comercial. Estas autoridades establecen: condiciones de operación, normas sobre tarifas y comisiones, requisitos de licenciamiento y estándares de seguridad aérea.

- Usuarios

En el caso del presente proceso, la Superintendencia de Transporte actúa como usuario institucional, demandando tiquetes aéreos para el cumplimiento de sus funciones misionales.

Dinámica y Problemática Actual del Sector de Intermediación Aérea

El sector de intermediación en la venta de tiquetes aéreos se desarrolla en un entorno altamente competitivo y dinámico, caracterizado por variaciones tarifarias constantes, exigencias de transparencia y mayor control en la ejecución contractual. En este contexto, los proveedores han implementado estrategias orientadas a optimizar procesos, fortalecer la transformación digital y

garantizar trazabilidad y eficiencia en la prestación del servicio, como respuesta a los retos actuales del mercado.

PROBLEMÁTICA / DINÁMICA DEL SECTOR	DESCRIPCIÓN	IMPACTO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR LOS PROVEEDORES
Alta presión competitiva en tarifas administrativas	Competencia basada en reducción de tarifa administrativa, especialmente en contratación pública.	Reducción de márgenes y necesidad de mayor eficiencia operativa.	Optimización de procesos internos, automatización de reservas y reducción de costos administrativos.
Volatilidad en tarifas aéreas	Cambios constantes en precios por factores como TRM, combustible y políticas comerciales de aerolíneas.	Dificultad en mantener reservas y riesgo de incremento en costos.	Monitoreo permanente de tarifas, asesoría en selección de opciones más favorables y gestión eficiente de revisados.
Exigencia de mayor transparencia y control	Mayor control fiscal y requerimientos de trazabilidad (BSP Link, reportes detallados, eliminación de fees ocultos).	Necesidad de garantizar claridad en facturación y soporte documental.	Implementación de sistemas GDS integrados, uso de BSP Link y generación de reportes periódicos detallados.
Incremento de contingencias operativas	Cancelaciones, reprogramaciones y cambios de itinerarios por parte de aerolíneas.	Afectación en la ejecución oportuna de desplazamientos institucionales.	Atención 24/7, ejecutivos dedicados y gestión prioritaria de cambios y reacomodaciones.
Digitalización del mercado	Creciente uso de plataformas digitales y herramientas de autogestión por parte de los usuarios.	Mayor comparación de precios y exigencia de inmediatez en respuesta.	Desarrollo de plataformas tecnológicas, acceso a herramientas de autogestión y reducción de tiempos de respuesta.

Estrategias Implementadas por los Proveedores del Sector:

ESTRATEGIA	DESCRIPCIÓN ACTUALIZADA	IMPACTO EN EL SERVICIO	FORMA DE VERIFICACIÓN EN EL PROCESO
Transformación digital y automatización	Implementación de plataformas GDS integradas, herramientas de autogestión, emisión electrónica y automatización de reservas y cambios.	Mayor transparencia en tarifas, reducción de tiempos de respuesta y trazabilidad en tiempo real.	Validación del acceso a GDS, usuarios de consulta y reportes electrónicos periódicos.

Optimización en gestión de tiquetes no utilizados	Gestión activa de revisados, reutilización de tiquetes abiertos y reducción de penalidades tarifarias.	Disminución de sobrecostos y uso eficiente del presupuesto público.	Reportes quincenales, control de tiquetes abiertos y trazabilidad de reembolsos.
Fortalecimiento de canales 24/7	Atención permanente mediante líneas exclusivas, call center y correo electrónico con tiempos máximos de respuesta.	Respuesta oportuna ante contingencias y cambios urgentes.	Verificación de tiempos de respuesta y cumplimiento de SLA contractuales.
Capacitación técnica especializada	Actualización permanente del personal en normatividad aeronáutica, políticas tarifarias dinámicas y gestión de contingencias.	Mejora en la asesoría y selección de la tarifa más favorable para la Entidad.	Certificaciones, experiencia del ejecutivo de cuenta y cumplimiento en asesoría tarifaria.
Control financiero y trazabilidad (BSP Link)	Uso de sistemas BSP Link y conciliación de información para verificar valores reales de tiquetes emitidos.	Transparencia en facturación y control del gasto público.	Presentación de soportes BSP Link y reportes detallados de ejecución contractual.
Eficiencia operativa y reducción de costos administrativos	Estructuración de modelos de negocio basados en tarifa administrativa competitiva y eliminación de cobros ocultos.	Mayor competitividad en procesos de subasta inversa y reducción de costos para la Entidad.	Verificación de estructura tarifaria y prohibición de fees adicionales no autorizados.

Análisis de las Fuerzas Competitivas – Mercado de Intermediación de Tiquetes Aéreos:

FUERZA COMPETITIVA	ANÁLISIS
Rivalidad entre competidores existentes	Existe competencia activa entre agencias de viajes habilitadas, especialmente en procesos de contratación pública donde la variable principal es la tarifa administrativa.
Amenaza de nuevos competidores	La entrada está condicionada por requisitos como Registro Nacional de Turismo, IATA, acceso a GDS y experiencia acreditada, lo que constituye una barrera moderada.

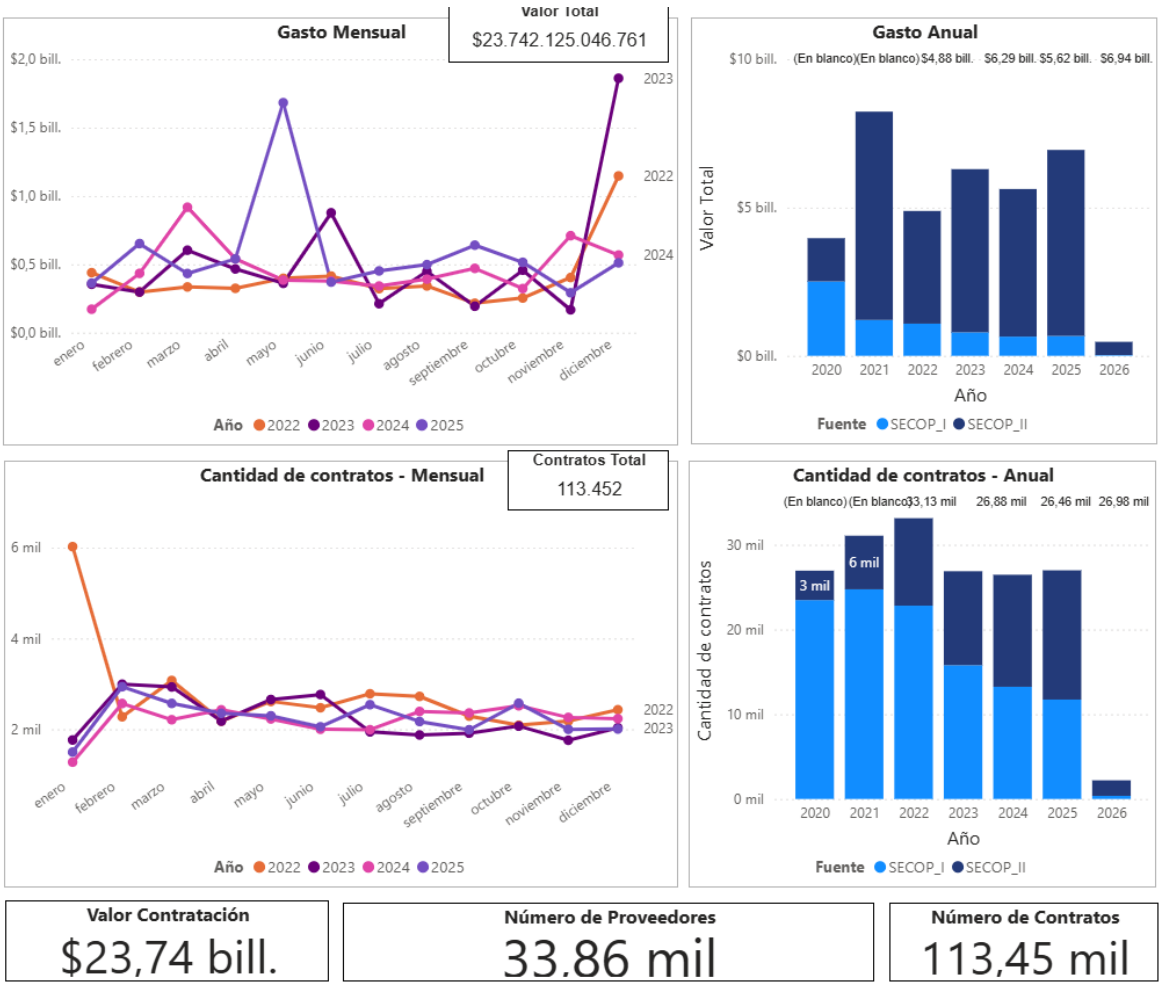
Poder de negociación de los proveedores (Aerolíneas)	Las agencias dependen de las aerolíneas para acceso a inventario y condiciones tarifarias, lo que limita su margen de maniobra en el valor del tiquete.
Poder de negociación de los clientes (Entidades Públicas)	Alto, especialmente en subasta inversa, donde la competencia se centra en reducir la tarifa administrativa y garantizar transparencia.
Amenaza de sustitutos	Baja para transporte aéreo en rutas nacionales e internacionales de media y larga distancia; sin embargo, la autogestión directa por parte de usuarios puede reducir el valor agregado tradicional de la agencia.

b. **Análisis del Modelo de Abastecimiento Estratégico MAE- Colombia Compra Eficiente**

Agencia Nacional
de Contratación Pública
Colombia Compra Eficiente

ANÁLISIS DE LA OFERTA

01/01/2022 30/12/2025



Fuente: Analítica de datos Colombia Compra Eficiente

El presente análisis se realiza con base en la información disponible en SECOP II y en los reportes consolidados del MAE administrado por Colombia Compra Eficiente, con un enfoque descriptivo del comportamiento de la oferta, sin evaluación de proveedores específicos.
El análisis de la oferta para los códigos UNSPSC 78 y 90 permite concluir que existe capacidad instalada suficiente en el mercado, una base amplia de proveedores y una dinámica contractual sostenida en el tiempo.

Por lo anterior, se evidencia que el sector cuenta con condiciones estructurales que garantizan la concurrencia y competencia, lo cual resulta coherente con la naturaleza del objeto contractual y con los principios de selección objetiva, economía y transparencia previstos en la normativa de contratación estatal.

Volver al informe | COMPORTAMIENTO CONTRATACIÓN POR BIENES Y SERVICIOS DE UNSPSC

Año	2022			2023			2024			2025	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor
7810 - Transporte de correo y carga	2552	$349.308.773.654	1,47%	1879	$594.111.278.440	2,50%	1555	$350.793.645.746	1,48%	1533	$685.899.163.935
7811 - Transporte de pasajeros	8016	$1.572.081.673.680	6,62%	5932	$1.530.052.510.605	6,44%	5811	$1.492.762.068.791	6,29%	5652	$1.689.276.435.093
7812 - Manejo y embalaje de material	183	$51.594.211.070	0,22%	49	$14.710.147.981	0,06%	71	$18.474.433.351	0,08%	50	$17.671.304.413
7813 - Almacenaje	432	$173.561.624.545	0,73%	415	$341.672.531.606	1,44%	343	$104.910.718.501	0,44%	329	$124.538.729.125
7814 - Servicios de transporte	887	$158.721.872.022	0,67%	444	$95.342.862.971	0,40%	338	$286.562.821.849	1,21%	273	$134.816.687.209
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	4858	$802.997.745.491	3,38%	3811	$734.016.808.303	3,09%	3635	$797.144.983.506	3,36%	3492	$659.059.225.691
9010 - Restaurantes y catering (servicios de comidas y bebidas)	7547	$1.040.427.728.858	4,38%	6340	$1.872.945.580.302	7,89%	6132	$1.470.605.262.283	6,19%	6844	$2.248.877.791.479
9011 - Instalaciones hoteleras, alojamientos y centros de encuentros	1646	$126.739.494.273	0,53%	1463	$172.147.614.493	0,73%	1384	$95.726.222.527	0,40%	1606	$340.018.066.640
9012 - Facilitación de viajes	714	$131.934.416.279	0,56%	669	$101.958.954.373	0,43%	614	$132.964.201.492	0,56%	702	$258.130.619.592
9013 - Artes interpretativas	446	$67.035.655.442	0,28%	404	$45.541.378.076	0,19%	654	$67.984.653.390	0,29%	674	$122.488.225.909
9014 - Deportes comerciales	4903	$327.013.971.141	1,38%	4641	$691.686.987.569	2,91%	5127	$590.333.398.884	2,49%	5057	$496.121.910.543
9015 - Servicios de entretenimiento	948	$82.523.368.647	0,35%	830	$99.035.274.612	0,42%	796	$215.541.913.923	0,91%	771	$164.260.098.456
Total	**33132**	**$4.883.940.535.102**	**20,57%**	**26877**	**$6.293.221.929.331**	**26,51%**	**26460**	**$5.623.804.324.243**	**23,69%**	**26983**	**$6.941.158.258.085**

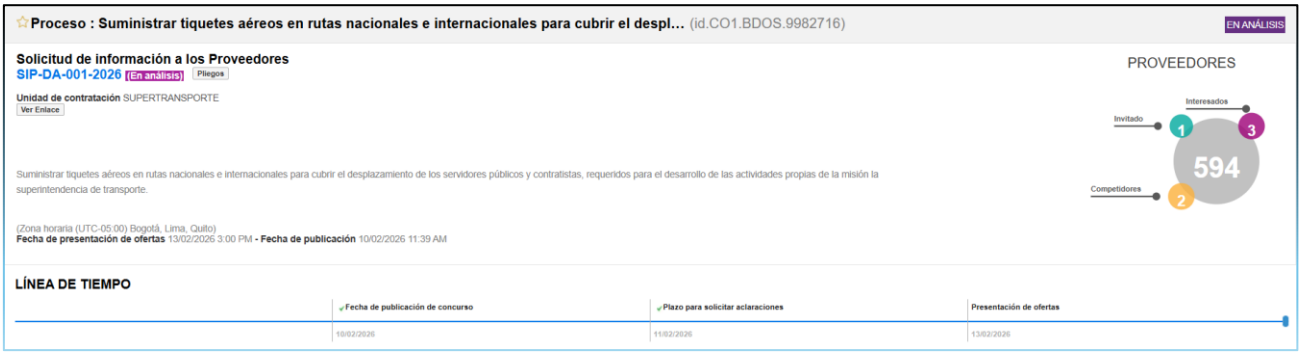
Fuente: Analítica de datos Colombia Compra Eficiente

c. **Posibles proveedores**

Los posibles proveedores se clasifican dentro de las actividades económicas con el código de clasificación: N7911: actividades de las agencias de viaje, N7990: otros servicios de reserva y actividades relacionadas y N7912: actividades de operadores turísticos.

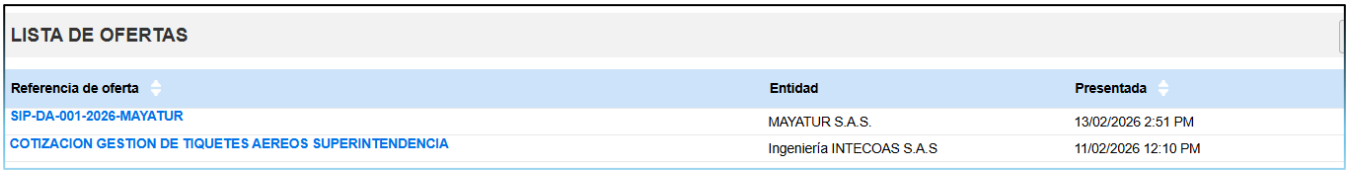
Los posibles proveedores son todas aquellas empresas y/o proveedores plurales (Consorcios y/o Uniones Temporales) que han sido oferentes y/o contratistas, en procesos relacionados con el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para cubrir el desplazamiento de los servidores públicos y contratistas, requeridos para el desarrollo de las actividades propias de la misión la Superintendencia de Transporte, y aquellas que están registradas en la plataforma de SECOP II y han mostrado interés en participar.

Con el fin de establecer el porcentaje de descuento, se realizó el correspondiente estudio de mercado, se remitió invitación a cotizar a través del sistema SECOP II a las empresas registradas en los códigos UNSPSC del proceso:



Fuente: SIP-DA-01-2026 Secop II

El sistema arrojó 594 proveedores registrados en los códigos UNSPSC del proceso, de los cuales tres (3) empresas revisaron la información, y dos (2) presentaron cotización mediante de la plataforma transaccional Secop II.



LISTA DE OFERTAS

Referencia de oferta	Entidad	Presentada
SIP-DA-001-2026-MAYATUR	MAYATUR S.A.S.	13/02/2026 2:51 PM
COTIZACION GESTION DE TIQUETES AEREOS SUPERINTENDENCIA	Ingeniería INTECOAS S.A.S	11/02/2026 12:10 PM

Fuente: SIP-DA-01-2026 Secop II

Así mismo, se gestionó por correo institucional:



Teniendo en cuenta que en el evento de cotización no se presentaron cotizaciones que permitieran efectuar un análisis del porcentaje de descuento, se optó por realizar el análisis de este porcentaje para los tiquetes aéreos tanto para trayecto nacional como internacional sobre los procesos históricos y celebrados en la plataforma SECOP II para la vigencia 2025:

Tabulación porcentajes de descuento históricos	SUPERINTENDENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS	MINITERIO DE TRANSPORTE	SUPERTRANSPORTE	INSTITUTO NACIONAL DE SALUD	Suministrar tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para cubrir el desplazamiento de los servidores públicos y contratistas, requeridos para el desarrollo de las actividades propias de la misión la superintendencia de transporte.		
	SASI - 010 - 2025 SUBATOURS SAS	SASI-0052025 FESTIVAL TOURS	SASI-015-2024 238-2025 FESTIVAL TOURS SAS	INS-SASI-037-202 VIAJA POR EL MUNDO WEB/ NICKISIX 360 S.A.S.			
DESCRIPCION	% DESCUENTO	% DESCUENTO	% DESCUENTO	% DESCUENTO	MUESTRA	% PROMEDIO DE DESCUENTO	DESVIACION ESTANDAR
Mayor porcentaje de descuento ofrecido en tarifa neta para tiquetes nacionales	19,27%	9,00%	10,00%	11,00%	4	12,3%	4,7%
Mayor porcentaje de descuento ofrecido en tarifa neta para tiquetes internacionales	19,27%	9,00%	10,00%	11,00%	4	12,3%	4,7%

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con la información registrada en el cuadro anterior, se evidencia que el promedio de descuento para los tiquetes nacionales e internacionales es del 12,3%. De igual forma, la dispersión de los datos establece un escenario con los posibles porcentajes en los que oscilan los descuentos sobre el valor de la tarifa neta de tiquete, identificando posibles porcentajes de piso y techo, que en promedio para tiquetes nacionales e internacionales está en 4.7%.

d. **Información Financiera posibles proveedores**

La capacidad financiera busca establecer condiciones mínimas en relación con la «salud financiera» de los proponentes, particularmente demostrar su aptitud para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato a través del análisis de su liquidez, endeudamiento y razón de cobertura de intereses. En este sentido se estimaron los indicadores según la disponibilidad de datos para los códigos CIIU: N7911- actividades de las agencias de viaje y N7912 - actividades de operadores turísticos.

Según el artículo 2.2.1.1.1.5.3. del Decreto 1082 de 2015, son indicadores de la **capacidad financiera** los siguientes:

INDICADOR	FÓRMULA	DESCRIPCIÓN
Índice de Liquidez	$\frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	Este índice representa la capacidad que tiene el proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo.
Índice de endeudamiento	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	Este índice determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación del proponente.
Razón de Cobertura de Intereses	$\frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Gastos de intereses}}$	Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras.

Fuente: Manual requisitos habilitantes Colombia Compra

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer las condiciones que reflejan la salud financiera de la oferta a través de su liquidez y endeudamiento, estas condiciones se muestran la aptitud de la oferta en el mercado que tendría la posibilidad para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato de manera individual.

Indicador	Si el indicador es mayor, la probabilidad de Riesgo es	Límite[13]
Índice de liquidez	Menor	Mínimo
Índice de endeudamiento	Mayor	Máximo
Razón de cobertura de intereses	Menor	Mínimo

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

INDICADOR	FÓRMULA	DESCRIPCIÓN
Rentabilidad sobre el patrimonio	Utilidad operacional / Patrimonio	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 los activos	Utilidad operacional / Activo Total	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.

Fuente: Manual requisitos habilitantes Colombia Compra

La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. El Decreto 1082 de 2015 definió los indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente teniendo en cuenta que está bien organizado cuando es rentable.

Indicador	Si el indicador es mayor, la probabilidad de Riesgo es	Límite[13]
Rentabilidad del patrimonio	Menor	Mínimo
Rentabilidad del activo	Menor	Mínimo

Para efectos del análisis, la entidad tomó como fuente de información los datos reportados en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), correspondientes a empresas cuya actividad económica principal se encuentra clasificada bajo los códigos CIIU 7911 y 7912, con corte a 31/12/2024.

A partir del análisis de la capacidad financiera de las empresas analizadas, y debido al monto y plazo de ejecución del presente proceso se recomienda establecer los siguientes indicadores:

Para empresas MIPYMES:

INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA MIPYMES					INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL MIPYMES	
EMPRESA	**AÑO INFORMACION FINANCIERA**	**LIQUIDEZ**	**ENDEUDAMIENTO**	**CORBERTURA DE INTERESES**	**RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO**	**RENTABILIDAD DEL ACTIVO**
VIAJES TOUR COLOMBIA SAS NIT: 900630951	2024	1,90	64%	7,73	0,58	0,20
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO GOLDTOUR S.A.S. NIT: 800212545	2024	3,96	57%	5,46	1,01	0,42
NOVATOURS LTDA NIT: 800003442	2024	1,63	59%	2,84	0,39	0,15
TURISMO AL VUELO NIT: 860513826	2024	2,86	61%	54,72	0,24	0,09
Mínimo		1,63	57%	2,84	0,24	0,09
Promedio total		2,5875	60%	17,6875	0,555	0,215
Maximo		3,96	**64%**	54,72	1,01	0,42
Mediana		**2,38**	60%	**6,6**	**0,49**	**0,18**

Fuente: Elaboración propia con información del Registro Único Empresarial y Social – RUES (consulta realizada en feb 2026).

CUADRO RESUMEN:

REQUISITOS MINIMOS HABILITANTES FINANCIEROS MIPYMES			
INDICADOR	**FORMULA**	**MARGEN SOLICITADO**	**CONSORCIO O UNIONES TEMPORALES**
LIQUIDEZ	Activo Corriente / Pasivo Corriente	Mayor o igual 2,38	El proponente que presente propuesta debe cumplir por igual, con los indicadores mínimos. Los indicadores se calculan de acuerdo con la participación porcentual de cada uno de los integrantes del consorcio o unión temporal
NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	Pasivo Total / Activo Total	Menor o igual a 64%	
RAZON DE COBERTURA DE INTERESES	Utilidad Operacional / Gastos de Intereses	Mayor o igual a 6,6	
REQUISITOS MINIMOS HABILITANTES ORGANIZACIONALES MIPYMES			
INDICADOR	**FORMULA**	**MARGEN SOLICITADO**	**CONSORCIO O UNIONES TEMPORALES**
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	Utilidad Operacional / Patrimonio	Mayor o igual a 0.49	El proponente que presente propuesta debe cumplir por igual, con los indicadores mínimos. Los indicadores se calculan de acuerdo con la participación porcentual de cada uno de los integrantes del consorcio o unión temporal.
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	Utilidad Operacional / Activo Total	Mayor o igual a 0.18	

Para empresas no MIPYMES:

INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA MIPYMES					INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL MIPYMES	
EMPRESA	**AÑO INFORMACION FINANCIERA**	**LIQUIDEZ**	**ENDEUDAMIENTO**	**CORBERTURA DE INTERESES**	**RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO**	**RENTABILIDAD DEL ACTIVO**
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR S.A.S. NIT: 860000018	2024	1,09	90%	0,74	0,56	0,05
COLOMBIANA DE TURISMO Y EXPRESOS S.A. NIT: 800000755	2024	20,12	45%	1,52	0,04	0,02
EXPRESO VIAJES Y TURISMO EXPRESO S.A.S. NIT: 800206979	2024	1,12	71%	2,14	0,35	0,09
MAYATUR SAS NIT: 860015826	2024	1,88	54%	7,09	0,25	0,11
Mínimo		1,09	45%	0,74	0,04	0,02
Promedio total		6,0525	65%	2,8725	0,3	0,0675
Maximo		20,12	**90%**	7,09	0,56	0,11
Mediana		**1,50**	63%	**1,8**	**0,30**	**0,07**

Fuente: Elaboración propia con información del Registro Único Empresarial y Social – RUES (consulta realizada en feb 2026).

CUADRO RESUMEN:

REQUISITOS MINIMOS HABILITANTES FINANCIEROS			
INDICADOR	**FORMULA**	**MARGEN SOLICITADO**	**CONSORCIO O UNIONES TEMPORALES**
LIQUIDEZ	Activo Corriente / Pasivo Corriente	Mayor o igual 1.5	El proponente que presente propuesta debe cumplir por igual, con los indicadores mínimos. Los indicadores se calculan de acuerdo con la participación porcentual de cada uno de los integrantes del consorcio o unión temporal
NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	Pasivo Total / Activo Total	Menor o igual a 90%	
RAZON DE COBERTURA DE INTERESES	Utilidad Operacional / Gastos de Intereses	Mayor o igual a 1.8	
REQUISITOS MINIMOS HABILITANTES ORGANIZACIONALES			
INDICADOR	**FORMULA**	**MARGEN SOLICITADO**	**CONSORCIO O UNIONES TEMPORALES**
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	Utilidad Operacional / Patrimonio	Mayor o igual a 0.30	El proponente que presente propuesta debe cumplir por igual, con los indicadores mínimos. Los indicadores se calculan de acuerdo con la participación porcentual de cada uno de los integrantes del consorcio o unión temporal.
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	Utilidad Operacional / Activo Total	Mayor o igual a 0.07	

4. ANALISIS DE LA DEMANDA

a. Adquisiciones Propias de la Entidad

En el marco del análisis de adquisiciones propias de la Entidad, y de conformidad con la Guía para la Elaboración de Estudios de Sector – GEES, resulta pertinente identificar los procesos contractuales adelantados previamente por la Superintendencia de Transporte que guardan

relación directa con el objeto del presente proceso, con el fin de analizar antecedentes, prácticas contractuales y resultados relevantes.

Con el propósito de identificar el comportamiento histórico de la necesidad de la entidad asociada al objeto contractual, se realizó la revisión de los procesos adelantados por la Superintendencia de Transporte en vigencias anteriores, encontrando contratos con objeto igual o sustancialmente similar al que se pretende contratar:

NUMERO DEL PROCESO	OBJETO	PROVEEDOR	VALOR	MODALIDAD
SASI-015-2024 238-2025	SUMINISTRAR TIQUETES AÉREOS EN RUTAS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA CUBRIR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS Y CONTRATISTAS, REQUERIDOS PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PROPIAS DE LA MISIÓN LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE	FESTIVAL TOURS SAS	846.457.900	SUBASTA INVERSA
SASI-001-2024 288-2024	SUMINISTRAR TIQUETES AÉREOS EN RUTAS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA CUBRIR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS Y CONTRATISTAS, REQUERIDOS PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PROPIAS DE LA MISIÓN LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE	NOVATOURS LTDA	585.306.098	SUBASTA INVERSA
SASI-001-2023 255-2023	SUMINISTRAR TIQUETES AÉREOS EN RUTAS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA CUBRIR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS Y CONTRATISTAS, REQUERIDOS PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PROPIAS DE LA MISIÓN LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE	GOLD TOUR S.A.S	375.791.925	SUBASTA INVERSA
SASI-001-2022 329-2022	PRESTAR EL SERVICIO DE SUMINISTRO DE TIQUETES AÉREOS EN RUTAS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA CUBRIR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS Y CONTRATISTAS, REQUERIDOS PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PROPIAS DE LA MISIÓN LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE.	SUBATOURS SAS	180678699	SUBASTA INVERSA

Fuente: datos abiertos del SECOP II

De acuerdo con la información revisada, se concluye que la Superintendencia de Transporte ha requerido de manera sostenida la contratación del suministro de tiquetes aéreos para el cumplimiento de sus funciones misionales.

b. **Adquisiciones Otras Entidades**

En cumplimiento de lo dispuesto en la Guía de Elaboración de Estudios de Sector – GEES, Versión 03 del 19 de agosto de 2025, resulta pertinente identificar y analizar los procesos de contratación adelantados por otras Entidades Estatales que hayan adquirido bienes o servicios iguales o comparables al objeto del presente estudio.

En este sentido, a continuación, se relaciona en la tabla siguiente, la información correspondiente a procesos contractuales adelantados por otras entidades públicas, la cual se incorpora como un referente de análisis, con el propósito de identificar prácticas contractuales, condiciones generales y elementos relevantes que aporten insumos para la estructuración del presente proceso.

ENLACE DEL PROCESO	OBJETO	ENTIDAD	VALOR	TIPO
HTTPS://COLOMBIALICITA.COM/LICITACION/25362633	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA EL SUMINISTRO DE TIQUETES AÉREOS DEL SENADO DE LA REPUBLICA EN CUMPLIMIENTO DEL DECRETO 1068 DE 2015 CUYAS CARACTERÍSTICAS TECNICAS SE ENCUENTRAN DETALLADAS EN LA FICHA TECNICA DE BIENES, PRODUCTOS O SERVICIOS ANEXOS AL PRESENTE DOCUMENTO Y DE CONFORMIDAD CON EL PROCEDIMIENTO	CONGRESO DE LA REPÚBLICA - HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA	3.000.000.000	RÉGIMEN ESPECIAL

	ESTABLECIDO EN EL REGLAMENTO DE FUNCIONAMIENTO Y OPERACIÓN DE LA BOLSA PARA EL MERCADO DE COMPRAS PÚBLICAS			
HTTPS://COLOMBIALICITA.COM/LICITACION/248755764	CONTRATO DE SUMINISTRO DE TIQUETES AEREOS PARA LAS PERSONAS DECLARADAS EN SITUACION IRREGULAR EN EL DEPARTAMENTO ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA A TRAVES DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS EMITIDOS POR LA OFICINA DE CONTROL, CIRCULACION Y RESIDENCIA OCCRE, PARA EFECTOS DE SER RETONADAS A SU ULTIMO LUGAR DE EMBARQUE, EN CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES CONSTITUCIONALES Y LEGALES.	GOBERNACIÓN DEL DEPARTAMENTO ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA	488.339.998	SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA (LEY 1150 DE 2007)
HTTPS://COLOMBIALICITA.COM/LICITACION/247428673	CONTRATAR EL SUMINISTRO DE TIQUETES AEREOS EN RUTAS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA LOS COLABORADORES DEL SISTEMA NACIONAL DE GESTION DEL RIESGO DE DESASTRES - SNGRD	FIDUCIARIA LA PREVISORA S.A.- FIDUPREVISORA S.A.	1.000.000.000	RÉGIMEN ESPECIAL

HTTPS://COLOMBIALICITA.COM/LICITACION/247194504	SUMINISTRAR EL TRANSPORTE AÉREO EN VUELOS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA LOS FUNCIONARIOS, CONTRATISTAS DEL MINISTERIO DEL INTERIOR Y FUNCIONARIOS DE LA POLICÍA NACIONAL QUE PRESTAN SUS SERVICIOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD EN EL MINISTERIO DEL INTERIOR	MINISTERIO DEL INTERIOR	8.823.429.217	RÉGIMEN ESPECIAL
HTTPS://COLOMBIALICITA.COM/LICITACION/247040118	CONTRATAR EL SUMINISTRO DE PASAJES AÉREOS A DESTINOS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA LOS HONORABLES REPRESENTANTES, FUNCIONARIOS Y CONTRATISTAS DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES Y LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS QUE REQUIERA LA CORPORACIÓN	CAMARA DE REPRESENTANTES	5.927.124.975	RÉGIMEN ESPECIAL
HTTPS://COLOMBIALICITA.COM/LICITACION/237678355	SUMINISTRO DE TIQUETES AÉREOS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL PARA EL DESPLAZAMIENTO DE SERVIDORES PÚBLICOS Y/O CONTRATISTAS PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES MISIONALES Y DE APOYO A LA	MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	1.930.000.000	SUBASTA

	GESTIÓN DEL MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE.			

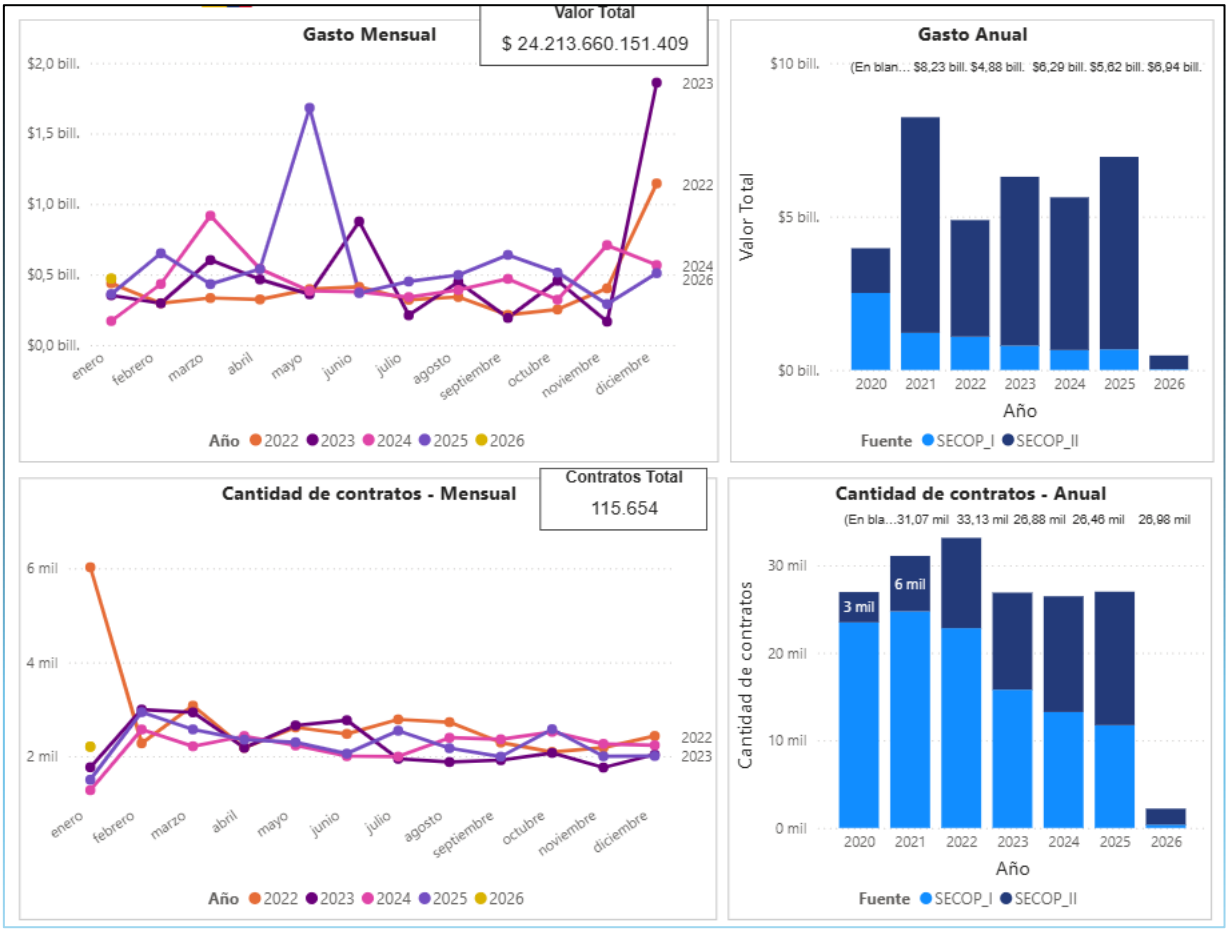
Fuente: https://colombialicita.com

Del análisis de los procesos contractuales adelantados por diversas entidades, se concluye que el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales constituye una necesidad recurrente, estructural y transversal dentro de la gestión pública.

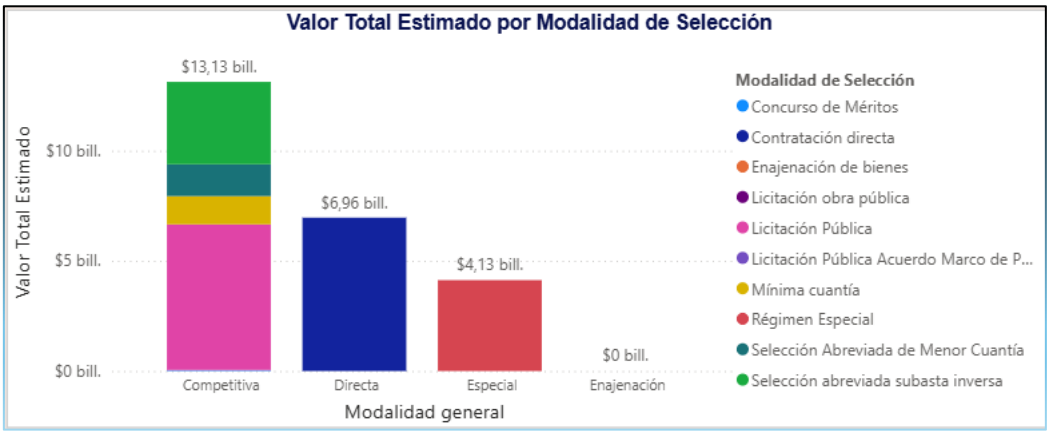
La evidencia contractual revisada demuestra que múltiples entidades requieren este servicio de manera periódica para garantizar el cumplimiento de sus funciones misionales, administrativas y de representación institucional, lo cual confirma la existencia de una demanda consolidada en el sector público.

c. **Análisis del Modelo de Abastecimiento Estratégico MAE- Colombia Compra Eficiente**





Fuente: Modelo de abastecimiento Estratégico Colombia Compra Eficiente



Fuente: Modelo de abastecimiento Estratégico Colombia Compra Eficiente

Año	2022			2023			2024			2025	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor
9010 - Restaurantes y catering (servicios de comidas y bebidas)	7547	$1.040.427.728.858	4,30%	6340	$1.872.945.580.302	7,74%	6132	$1.470.605.262.283	6,07%	6844	$2.248.877.791.479
7811 - Transporte de pasajeros	8016	$1.572.081.673.680	6,49%	5932	$1.530.052.510.605	6,32%	5811	$1.492.762.068.791	6,16%	5652	$1.689.276.435.093
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	4858	$802.997.745.491	3,32%	3811	$734.016.808.303	3,03%	3635	$797.144.983.506	3,29%	3492	$659.059.225.691
9014 - Deportes comerciales	4903	$327.013.971.141	1,35%	4641	$691.686.987.569	2,86%	5127	$590.333.398.884	2,44%	5057	$496.121.910.543
7810 - Transporte de correo y carga	2552	$349.308.773.654	1,44%	1879	$594.111.278.440	2,45%	1555	$350.793.645.746	1,45%	1533	$685.899.163.935
7813 - Almacenaje	432	$173.561.624.545	0,72%	415	$341.672.531.606	1,41%	343	$104.910.718.501	0,43%	329	$124.538.729.125
9011 - Instalaciones hoteleras, alojamientos y centros de encuentros	1646	$126.739.494.273	0,52%	1463	$172.147.614.493	0,71%	1384	$95.726.222.527	0,40%	1606	$340.018.066.640
7814 - Servicios de transporte	887	$158.721.872.022	0,66%	444	$95.342.862.971	0,39%	338	$286.562.821.849	1,18%	273	$134.816.687.209
9012 - Facilitación de viajes	714	$131.934.416.279	0,54%	669	$101.958.954.373	0,42%	614	$132.964.201.492	0,55%	702	$258.130.619.592
9015 - Servicios de entretenimiento	948	$82.523.368.647	0,34%	830	$99.035.274.612	0,41%	796	$215.541.913.923	0,89%	771	$164.260.098.456
9013 - Artes interpretativas	446	$67.035.655.442	0,28%	404	$45.541.378.076	0,19%	654	$67.984.653.390	0,28%	674	$122.488.225.909
7812 - Manejo y embalaje de material	183	$51.594.211.070	0,21%	49	$14.710.147.981	0,06%	71	$18.474.433.351	0,08%	50	$17.671.304.413
Total	**33132**	**$4.883.940.535.102**	**20,17%**	**26877**	**$6.293.221.929.331**	**25,99%**	**26460**	**$5.623.804.324.243**	**23,23%**	**26983**	**$6.941.158.258.085**

Fuente: Modelo de abastecimiento Estratégico Colombia Compra Eficiente

La información histórica evidencia que el mercado presenta una demanda constante, sostenida y estructural en el tiempo, con crecimiento en el valor ejecutado anual y variaciones estacionales en la ejecución mensual.

El comportamiento observado demuestra que el requerimiento de tiquetes aéreos responde a necesidades permanentes del funcionamiento institucional, con una tendencia de incremento en el valor promedio contratado, posiblemente influenciado por factores macroeconómicos como inflación, variación de la TRM y dinámica del sector transporte aéreo.

5. ANÁLISIS DEL SECTOR PARA DETERMINAR OTROS CRITERIOS DIFERENCIALES Y APLICACIÓN DE NORMATIVIDAD.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1860 de 2021, que adicionó el artículo 2.2.1.2.4.2.15 al Decreto 1082 de 2015, los criterios diferenciales a favor de emprendimientos y empresas de mujeres en el Sistema de Compra Pública son aplicables únicamente en los procesos adelantados bajo las modalidades de:

- Licitación pública

- Selección abreviada de menor cuantía
- Concurso de méritos

En ese sentido, para el presente proceso contractual, el cual se adelantará mediante la modalidad de Selección Abreviada por Subasta Inversa, no resulta procedente la aplicación de los criterios diferenciales mencionados, por no encontrarse contemplados dentro de las modalidades habilitadas por la norma.

No obstante, lo anterior, el proceso garantizará los principios de pluralidad de oferentes, igualdad, transparencia y libre concurrencia, permitiendo la participación de todos los proponentes que acrediten los requisitos habilitantes exigidos.

Convocatoria limitada a MIPYMES
De conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 2069 de 2020, modificado por el Decreto 1860 de 2021, y los artículos 2.2.1.2.4.2.2 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, la convocatoria podrá limitarse a MIPYMES cuando el valor estimado del proceso sea inferior a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados conforme al equivalente en pesos definido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para el bienio correspondiente.

6. FUNDAMENTO TEÓRICO Y METODOLOGIA UTILIZADA PARA ANÁLISIS DE PRECIOS.

BASE FUNDAMENTO TEÓRICO

Para el análisis de precios nos apoyamos en las siguientes herramientas de estadística descriptiva:

PROMEDIO: El promedio o también media aritmética es la sumatoria de los valores de la muestra, que para este caso es la sumatoria de los precios obtenidos incluido el Valor del I.V.A. (cuando aplique) dividido por el número de observaciones o para este caso el número de precios que se cotizan por ítem. Es una aproximación a un número entre los precios que tenemos. Para calcular el promedio se sumaron todos los precios que se cotizaron y luego esto se dividió por la cantidad de precios de cada ítem.

DESVIACIÓN ESTANDAR: La desviación estándar o desviación típica, es una medida de centralización o dispersión para variables de razón y de intervalo, de gran utilidad en la estadística descriptiva.

Se define como la raíz cuadrada de la varianza. Junto con este valor, la desviación típica es una medida (cuadrática) que informa la distancia que tienen los precios respecto de su media aritmética, expresada en las mismas unidades que la variable. Para conocer los precios de las diferentes cotizaciones, no basta con conocer las medidas de tendencia central, sino que necesitamos conocer también la desviación que presentan los precios en su distribución respecto de la media aritmética de dicha distribución, con objeto de tener una visión de estos más acorde con la realidad al momento de describirlos e interpretarlos para la toma de decisiones en la unidad y ver si esta sobre los rangos normales.

COEFICIENTE DE VARIACIÓN: En estadística, cuando se desea hacer referencia a la relación entre el tamaño de la media y la variabilidad de la variable, se utiliza el coeficiente de variación. Su fórmula expresa la desviación estándar como porcentaje de la media aritmética, mostrando una mejor interpretación porcentual del grado de variabilidad que la desviación típica o estándar. Por ello es importante hacer su uso en el análisis de precios del estudio de mercado, puesto que permite dar un porcentaje de error que pueden tener los precios sobre el valor promedio y el mercado. A mayor valor del coeficiente de variación mayor heterogeneidad de los valores de la variable; y a menor valor, mayor homogeneidad en los valores de la variable.

METODOLOGÍA UTILIZADA

Uno de los elementos dentro de la gestión de estudios de sector, es el análisis de los precios de referencia que se logren para el propósito del estudio, estos precios de referencia son:

a) Los obtenidos mediante cotizaciones
b) Los precios de los mismos bienes y/o servicios adquiridos por otras entidades estatales
c) **Los precios históricos de los mismos bienes y/o servicios que haya demandado la entidad, generalmente de las tres últimas vigencias.**

Si bien dentro del fundamento teórico del análisis de precios se contempla la utilización del margen de confiabilidad y el nivel de confiabilidad de los datos, se precisa que para el presente proceso dichos indicadores no resultan técnicamente aplicables.

Lo anterior obedece a que las cotizaciones recibidas no corresponden a precios unitarios fijos, sino a porcentajes de descuento ofrecidos por los posibles proveedores como estrategia comercial dentro de un esquema competitivo de subasta inversa.

En este tipo de mercados, caracterizados por variabilidad en los porcentajes de descuento, la aplicación de indicadores como el margen de confiabilidad, (diseñados para analizar dispersión en precios absolutos) puede generar resultados matemáticamente negativos o interpretaciones que no reflejan adecuadamente la dinámica real del sector.

En consecuencia, para el presente estudio se priorizó el análisis de la media aritmética, la desviación estándar y el coeficiente de variación, complementado con el análisis cualitativo del mercado.

7. CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES

a. Recomendaciones para requisitos de tipo financiero

Teniendo en cuenta el presupuesto del Plan Anual de Adquisición, se trata de un proceso de contratación bajo la modalidad de Selección Abreviada Subasta Inversa.

El contrato será ejecutado bajo la modalidad de bolsa de recursos. Para la ejecución del contrato, el presupuesto disponible por la entidad es de SETECIENTOS VEINTITRÉS MILLONES SETECIENTOS VEINTE MIL CIENTO SESENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($723.720.164). Este valor incluye costos directos e indirectos, gastos, deducciones, contribuciones e inclusive el IVA según aplique. Estos recursos estarán amparados por los rubros presupuestales de funcionamiento e inversión así:

FUENTE	POSICION CATALOGO DE GASTO	VALOR
FUNCIONAMIENTO	**78126-A-02-02-02-006-004** SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS	$418.490.771
INVERSION	**78226-C-2410-0600-3-51102D-2410002-02** ADQUIS. DE BYS - SERVICIO DE SUPERVISIÓN EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS EN EL SECTOR TRANSPORTE - FORTALECIMIENTO A LA SUPERVISIÓN INTEGRAL A LOS VIGILADOS A NIVEL NACIONAL	$272.121.393
INVERSION	**78026-C-2499-0600-2-51102D-2499060-02** ADQUIS. DE BYS - SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN SISTEMAS DE GESTIÓN - MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN Y CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA LA SUPERVISIÓN INTEGRAL A LOS VIGILADOS A NIVEL NACIONAL	$33.108.000
	TOTAL	$723.720.164

Fuente: plan anual de adquisiciones SECOP II

b. **Recomendaciones para requisitos de tipo técnico**

- Dar cumplimiento Los requisitos técnicos, características se describen detalladamente en el Anexo– Ficha técnica Requerimientos y especificaciones mínimas.

8. FUENTES DE INFORMACIÓN

a. Fuentes de Información Primaria

Para el caso particular de este estudio, no se realizó visita a alguna empresa de la muestra, pero se obtuvieron cotizaciones de posibles proveedores por medios electrónicos, además de la información del comportamiento histórico de ejecución de esta y otras entidades.

b. Fuentes de Información Secundaria

- http://secop.gov.co
- http://www.colombiacompraeficiente.gov.co
- Banco República (informe de política monetaria)
- http://www.dane.com.co
- Formato de anexo técnico del área generadora

9. ANEXOS
   a. **Anexo 1:** Cuadro de Tabulación
   b. **Anexo 2:** Análisis indicadores financieros, certificados RUES

Expedido en la ciudad de Bogotá, a los, diecisiete (17) días del mes de febrero de 2026.

JURGEN DE JESUS GUERRA ARRIETA
DIRECTOR ADMINISTRATIVO

Proyección		Revisión	
Firma:		Firma:	
Nombre Completo:	Lina Marcela Osorio	Nombre Completo:	Daniel Alejandro Acosta
Cargo:	Contratista-Financiera	Cargo:	Contratista-Abogado