	UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
	ANÁLISIS DEL SECTOR **JUSTIFICACIÓN DE LISTA DE PRECALIFICADOS CONTRATACIÓN DE TIQUETES AÉREOS**

Contenido

I. Introducción 2
II. Aspectos generales del mercado 3
III. Análisis de la Oferta 28
IV. Estudio de la demanda 47
V. Conclusiones 50

	UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
	ANÁLISIS DEL SECTOR **JUSTIFICACIÓN DE LISTA DE PRECALIFICADOS CONTRATACIÓN DE TIQUETES AÉREOS**

I. Introducción

La Universidad Militar Nueva Granada (UMNG) fue creada como una institución de educación superior con el propósito de formar profesionales en diversas áreas del conocimiento, con un enfoque especial en seguridad y defensa nacional. Su origen se remonta al proyecto educativo de las Fuerzas Militares de Colombia, el cual buscaba proporcionar formación académica de alto nivel tanto a los miembros de la institución como a la sociedad en general. Oficialmente, la universidad fue establecida mediante el Decreto 84 del 23 de enero de 1982, otorgándole autonomía académica, administrativa y financiera. Desde entonces, la UMNG ha evolucionado hasta convertirse en una universidad reconocida a nivel nacional, ofreciendo una amplia variedad de programas de pregrado, posgrado e investigación, con un compromiso inquebrantable con la excelencia académica y el desarrollo del país.

En el ámbito normativo, el Manual de Gestión Contratación de la Universidad Militar Nueva Granada (UMNG) se rige por un régimen especial, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 94 de la Ley 30 de 1992, que le otorga autonomía administrativa y financiera como institución universitaria de carácter público. No obstante, este régimen especial debe observar los principios de transparencia, economía y responsabilidad, consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia y en la Ley 80 de 1993, la cual establece el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Adicionalmente, la UMNG debe cumplir con las disposiciones de la Ley 1150 de 2007, que introduce medidas para garantizar eficiencia y transparencia en la contratación pública. De esta manera, aunque la universidad cuenta con un régimen especial, sus procesos contractuales se encuentran alineados con la normativa vigente en materia de contratación estatal, asegurando la correcta ejecución de los contratos y el cumplimiento de los principios y objetivos del sistema de compras públicas en Colombia.

En concordancia con lo anterior, el Reglamento de Contratación de Bienes y Servicios de la UMNG, establecido mediante el Acuerdo 19 de 2024, regula los procesos de adquisición bajo el régimen especial de la universidad.

Así mismo, en cumplimiento de este Reglamento de Contratación y las directrices establecidas por Colombia Compra Eficiente, la realización de un estudio del sector es un requisito fundamental dentro del proceso de planeación contractual. Este análisis permite identificar las condiciones del mercado, evaluar la oferta y demanda de bienes y servicios, y determinar la viabilidad técnica, económica y jurídica de la contratación. De acuerdo con el Decreto 1082 de 2015, los estudios del sector deben estar fundamentados en información actualizada y verificable, garantizando la transparencia, eficiencia y optimización de los recursos públicos. En la UMNG, este proceso resulta esencial para asegurar que las adquisiciones y contrataciones se ajusten a los principios de eficiencia, economía y selección objetiva, permitiendo que la institución cuente con proveedores idóneos y condiciones contractuales favorables para el cumplimiento de su misión académica e institucional.

En conclusión, la realización del estudio del sector no solo es un requisito normativo dentro del proceso de contratación, sino también una herramienta estratégica que garantiza la eficiencia, transparencia y optimización de los recursos en la Universidad Militar Nueva Granada (UMNG). Este análisis permite a la

institución tomar decisiones fundamentadas, optimizar costos y seleccionar proveedores idóneos que cumplan con los estándares de calidad y competitividad exigidos. Asimismo, facilita la identificación de riesgos potenciales, la evaluación de las condiciones del mercado y la estructuración de contratos alineados con los objetivos institucionales.

La Universidad Militar Nueva Granada –UMNG– requiere para su operación y funcionamiento bienes y servicios que adquiere a través de múltiples modalidades y procesos de contratación, de acuerdo con las distintas necesidades de tiquetes aéreos. Con el fin de optimizar la gestión contractual, fortalecer la trazabilidad de las adquisiciones y facilitar la planeación institucional, la Universidad ha decidido avanzar hacia un esquema de listas de preseleccionados, que permitirá consolidar proveedores especializados en función del tipo de bien o servicio requerido.

En este contexto, y tras el análisis de la oferta y la demanda institucional, se determinó que la estructura más adecuada para la gestión de la adquisición de tiquetes aéreos debía organizarse en diferentes categorías, tales como: tiquetes nacionales, tiquetes internacionales, rutas de alta demanda institucional, servicios asociados a viajes corporativos y servicios complementarios de transporte aéreo. Esta segmentación responde tanto a las características operativas y logísticas del servicio como a la diferenciación existente entre los proveedores del sector aeronáutico y las agencias de viajes autorizadas en Colombia, garantizando así procesos de selección más precisos, especializados y comparables, que permitan optimizar los recursos institucionales y asegurar la atención eficiente de las necesidades de desplazamiento de la entidad.

En el marco de esta planeación, el presente análisis del sector se enfoca específicamente en la adquisición y gestión de servicios de transporte aéreo para la Universidad Militar Nueva Granada. Su propósito es identificar y caracterizar las condiciones del mercado relacionadas con la satisfacción de necesidades en materia de compra de (i) tiquetes aéreos nacionales; (ii) tiquetes aéreos internacionales; (iii) servicios de gestión de viajes corporativos; y (iv) servicios complementarios asociados al transporte aéreo, tales como asistencia al viajero, equipaje adicional y coordinación logística de desplazamientos institucionales. Lo anterior, con el fin de obtener importantes resultados en (i) reducción de los tiempos de gestión y contratación, (ii) optimización de recursos mediante economías de escala y mejores condiciones tarifarias, y (iii) obtención de valor por dinero a través de una mayor eficiencia en la administración de los desplazamientos institucionales y el aprovechamiento de las condiciones competitivas del mercado aeronáutico.

Bogotá, septiembre de 2026.

II. Aspectos generales del mercado

La industria del transporte aéreo en Colombia se encuentra influenciada por la dinámica de los sectores de aviación comercial, turismo, comercio internacional y servicios corporativos, los cuales dependen de

factores como los costos del combustible, las tasas aeroportuarias, la disponibilidad de flota, las condiciones regulatorias y la conectividad nacional e internacional. Esta situación hace que el mercado sea sensible a las fluctuaciones en las tasas de cambio, especialmente debido a que gran parte de los costos operativos de las aerolíneas se encuentran denominados en moneda extranjera, así como a factores económicos globales, tales como variaciones en la demanda de viajes, restricciones de movilidad, acuerdos bilaterales de transporte aéreo y condiciones geopolíticas que impactan la oferta y competitividad del sector.

Los modelos de negocio en el ámbito de la comercialización y gestión de tiquetes aéreos han evolucionado significativamente, facilitando la participación de diversos actores en el mercado, tales como aerolíneas nacionales e internacionales, agencias de viajes, agencias de viajes corporativas, consolidadores, plataformas tecnológicas de reservas y operadores especializados en gestión de viajes empresariales. Esta transformación del sector ha contribuido al fortalecimiento de la conectividad aérea, la ampliación de rutas y frecuencias, la generación de empleo y el desarrollo de capacidades tecnológicas orientadas a optimizar la experiencia del usuario y la administración de los desplazamientos corporativos e institucionales.

En este contexto, los proveedores de servicios de transporte aéreo no solo ofrecen la expedición de tiquetes, sino también servicios asociados como gestión integral de viajes, asesoría en itinerarios, búsqueda de tarifas competitivas, atención de cambios y cancelaciones, gestión de reembolsos, asistencia al viajero, monitoreo de vuelos, reportes de consumo y acompañamiento en la administración de políticas de viaje institucionales. Estos servicios complementarios se han consolidado como un factor diferenciador en el mercado, en la medida en que inciden directamente en la eficiencia de los desplazamientos, la optimización de los recursos destinados a viajes institucionales, la reducción de costos operativos y la satisfacción de las necesidades específicas de las entidades usuarias.

A. Marco económico

La economía del país está dividida en tres franjas que tienen características comunes, están unificadas en su conformación y se diferencian claramente cada una de las otras dos.

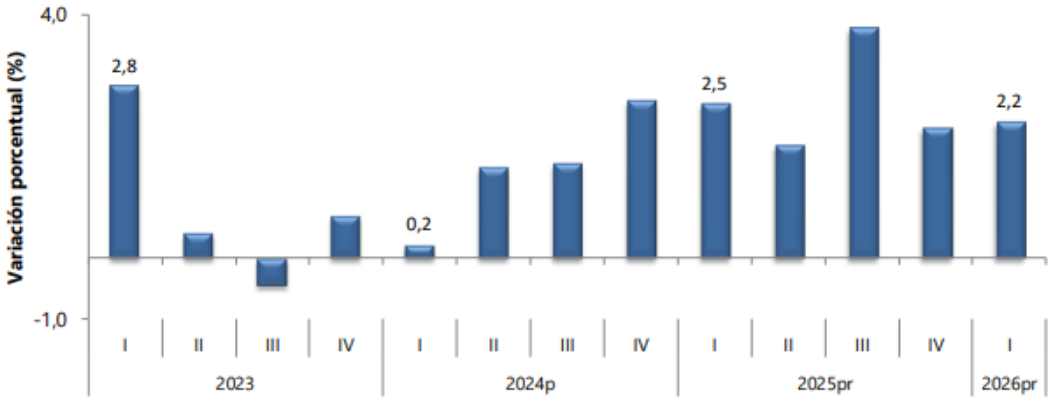
- El sector primario (agropecuario)
- El sector secundario (Industrial.)
- El sector terciario o (Servicios)

Para la investigación realizada por la universidad para el presente estudio, se realizará una contextualización del mercado correspondiente al sector terciario de la economía, particularmente en el ámbito de servicios Ahora bien, dada la amplia variedad de servicios que componen la economía del país, se hace necesario delimitar las actividades de interés para el presente documento.

El sector de servicios desempeña un papel importante en el desarrollo económico y social del país, al contribuir a la provisión de infraestructura institucional adecuada, a la estandarización técnica y calidad de los procesos de construcción, al fortalecimiento de la capacidad operativa del Estado y al adecuado funcionamiento de otros sectores de la economía.

De acuerdo con la información más reciente publicada por el DANE, el Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia registró un crecimiento anual de 2,2% en el primer trimestre de 2026, en comparación con el mismo periodo de 2025, evidenciando una dinámica de crecimiento moderado y sostenido de la actividad económica nacional.

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2023-I / 2026pr-I



Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: DANE, Cuentas nacionales[1].

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

- Administración pública, defensa, educación y salud creciendo 1,3% (contribuye 5,7 puntos porcentuales a la variación anual).

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicio, que crece 1,4% (contribuye 3,2 puntos porcentuales a la variación anual).

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

En este contexto, el presente proceso tiene un impacto directo sobre la eficiencia y calidad del gasto en un momento en que el propio sector de Administración pública, defensa, educación y salud es uno de los principales motores del crecimiento económico. En paralelo, desde el enfoque del gasto, el consumo final del gobierno general creció 5,7% anual en el mismo trimestre, evidenciando una expansión significativa de la ejecución presupuestal pública y de la demanda de bienes y servicios estatales.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Primer trimestre 2026[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026[pr]-I / 2025[pr]-I	2026[pr]-I / 2025[pr]-IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-1,4	-0,5
Explotación de minas y canteras	-0,1	0,8
Industrias manufactureras	2,9	2,3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,6	0,3
Construcción	-5,4	-4,6
Comercio al por mayor y al por menor[3]	2,9	0,2
Información y comunicaciones	1,3	1,1
Actividades financieras y de seguros	2,8	2,2
Actividades inmobiliarias	2,0	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	2,2	0,5
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	5,7	1,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	3,2	1,4
Valor agregado bruto	**2,2**	**0,6**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,9	0,9
Producto Interno Bruto	**2,2**	**0,6**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales[2].

Teniendo en cuenta lo anterior, la presente Lista de precalificados puede generar un impacto positivo en la economía nacional por diversas razones, tanto directas como indirectas. Su articulación con otros sectores productivos resulta evidente al analizar el comportamiento del Producto Interno Bruto (PIB), de acuerdo con la información oficial publicada por el DANE. Asimismo, la articulación de la presente lista de precalificados genera empleo temporal en actividades técnicas especializadas, servicios asociados al seguimiento de tiquetes y reservas y supervisión profesional, contribuyendo a la dinámica sectorial.

Gráfica 2. Valores desglosados por actividad económica

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025pr / 2024p	2025pr-IV / 2024p-IV	2025pr-IV / 2025pr-III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,1	-0,4	-2,6
Explotación de minas y canteras	-6,2	-2,9	1,2
Industrias manufactureras	1,9	1,0	-1,6
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	1,1	2,9	0,8
Construcción	-2,8	-2,6	-1,5
Comercio al por mayor y al por menor[3]	4,6	3,4	1,6
Información y comunicaciones	1,0	-1,2	-2,0
Actividades financieras y de seguros	2,8	0,7	-2,4
Actividades inmobiliarias	2,0	1,9	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,3	1,5	0,4
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	4,5	4,8	0,2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	9,9	11,5	4,6
Valor agregado bruto	**2,7**	**2,3**	**-0,1**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,5	2,5	0,6
Producto Interno Bruto	**2,6**	**2,3**	**0,1**

Fuente: DANE, PIB_T
[Pr] preliminar
[p] provisional
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

Otras actividades de servicios

Para el año 2025pr, el valor agregado de otras actividades de servicios crece 9,9%, respecto al año 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 4):

- Elaboración de productos alimenticios; elaboración de bebidas; elaboración de productos de tabaco crece 3,2%.

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

- Fabricación de productos textiles; confección de prendas de vestir; curtido y recurtido de cueros; fabricación de calzado; fabricación de artículos de viaje, maletas, bolsos de mano y artículos similares, y fabricación de artículos de talabartería y guarnicionería; adobo y teñido de pieles crece 5,9%.

- Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería; fabricación de papel, cartón y productos de papel y de cartón; actividades de impresión; producción de copias a partir de grabaciones originales decrece 1,4%.

- Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles; fabricación de sustancias y productos químicos; fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico; fabricación de productos de caucho y de plástico; fabricación de otros productos minerales no metálicos crece 1,6%.

- Fabricación de productos metalúrgicos básicos; fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo; fabricación de aparatos y equipo eléctrico; fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; fabricación de maquinaria y equipo n.c.p.; fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte; instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo decrece 3,5%.

- Fabricación de muebles, colchones y somieres; otras industrias manufactureras crecen 6,3%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las industrias manufactureras decrece en 1,6%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Elaboración de productos alimenticios; elaboración de bebidas; elaboración de productos de tabaco decrece 1,4%.

- Fabricación de productos textiles; confección de prendas de vestir; curtido y recurtido de cueros; fabricación de calzado; fabricación de artículos de viaje, maletas, bolsos de mano y artículos similares, y fabricación de artículos de talabartería y guarnicionería; adobo y teñido de pieles decrece 1,7%.

- Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería; fabricación de papel, cartón y

productos de papel y de cartón; actividades de impresión; producción de copias a partir de grabaciones originales decrece 1,9%.

- Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles; fabricación de sustancias y productos químicos; fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico; fabricación de productos de caucho y de plástico; fabricación de otros productos minerales no metálicos decrece 1,3%.

- Fabricación de productos metalúrgicos básicos; fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo; fabricación de aparatos y equipo eléctrico; fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; fabricación de maquinaria y equipo n.c.p.; fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte; instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo decrece 1,1%.

- Fabricación de muebles, colchones y somieres; otras industrias manufactureras decrecen 2,1%.

Gráfica 3. Tasa de crecimiento industrias manufactureras

Tabla 4. Industrias manufactureras
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025[Pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025[Pr] / 2024[P]	2025[Pr]-IV / 2024[P]-IV	2025[Pr]-IV / 2025[Pr]-III
Elaboración de productos alimenticios[2]	3,2	0,6	-1,4
Fabricación de productos textiles[3]	5,9	4,1	-1,7
Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles[4]	-1,4	-2,8	-1,9
Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles[5]	1,6	2,8	-1,3
Fabricación de productos metalúrgicos básicos[6]	-3,5	-4,9	-1,1
Fabricación de muebles, colchones y somieres; otras industrias manufactureras	6,3	5,7	-2,1
Industrias manufactureras	**1,9**	**1,0**	**-1,6**

Fuente: DANE, PIB_T
[Pr] preliminar
[P] provisional
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

Comercio al por mayor y al por menor

En el cuarto trimestre de 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 3,4% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 7,0%.
- Transporte y almacenamiento decrece 1,7%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,1%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 1,6%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 0,9%.
- Transporte y almacenamiento decrece 2,3%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 2,2%.

Gráfica 4. Tasa de crecimiento comercio al por mayor

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Cuarto trimestre 2025[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025[pr] / 2024[p]	2025[pr]-IV / 2024[p]-IV	2025[pr]-IV / 2025[pr]-III
Comercio al por mayor y al por menor[3]	7,5	7,0	0,9
Transporte y almacenamiento	2,2	-1,7	-2,3
Alojamiento y servicios de comida	0,5	0,1	2,2
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**4,6**	**3,4**	**1,6**

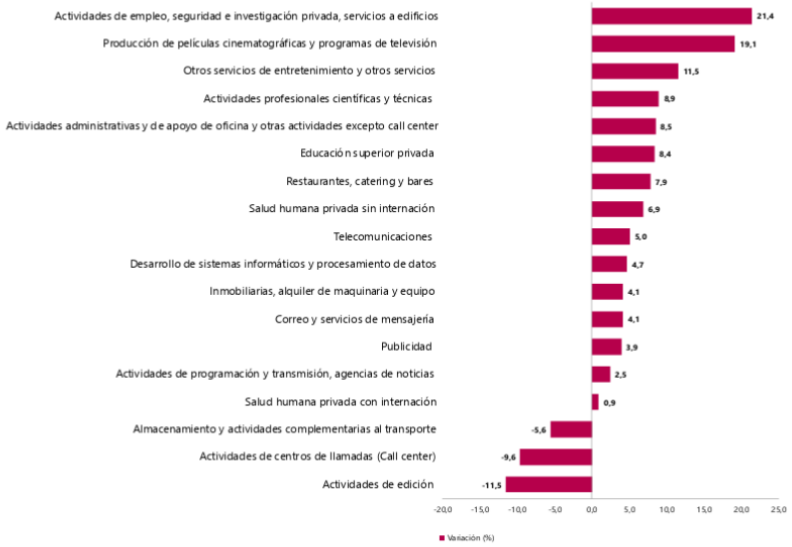
Fuente: DANE,PIB_T
[pr] preliminar
[p] provisional
[1] Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
[2] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

Encuesta Mensual de Servicios EMS

Según el último Boletín Técnico de Encuesta Mensual de Servicios (EMS)4, actualizado por el DANE el 16 de marzo del 2026 y que corresponde al mes de enero de 2026, quince de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con enero de 2025, tal y como se muestra a continuación:

Gráfica 5. Variación anual por subsectores de servicios

Gráfico 1. Variación anual de los ingresos nominales, según subsector de servicios
Total nacional
Enero 2026[p] / enero 2025



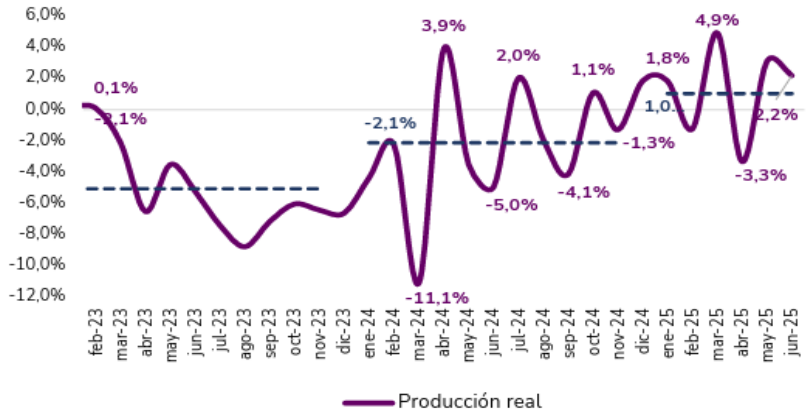
Fuente: DANE, EMS.
[p] Cifra provisional

Dinámica de la economía colombiana

Según el último Informe publicado de la Dinámica de la economía colombiana, que corresponde al informe del segundo trimestre del 2025, elaborado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Encuesta Mensual Manufacturera refleja que, tras la fuerte contracción registrada en marzo de 2024 (-11,1 %), la industria comenzó un proceso de recuperación gradual que se consolidó a lo largo del segundo semestre de ese año. Durante el primer trimestre de 2025, la producción real mostró un repunte, con variaciones interanuales positivas en enero (1,0 %), febrero (1,8 %) y marzo (4,9 %). Esta tendencia permitió que, en el acumulado enero-junio, el sector manufacturero alcanzara un crecimiento de 2,2 % frente al mismo periodo de 2024.

En el segundo trimestre de 2025, sin embargo, el comportamiento fue más volátil. En abril la producción real se redujo 3,3 %, afectada por menores niveles de demanda interna y una desaceleración en algunos segmentos industriales. No obstante, en mayo y junio el sector logró retomar la senda positiva, con incrementos de 2,2 % y 1,9 % respectivamente, lo que refleja señales de estabilización dentro de un contexto de recuperación más moderada.

Gráfica 6. Producción industrial – Variación acumulada



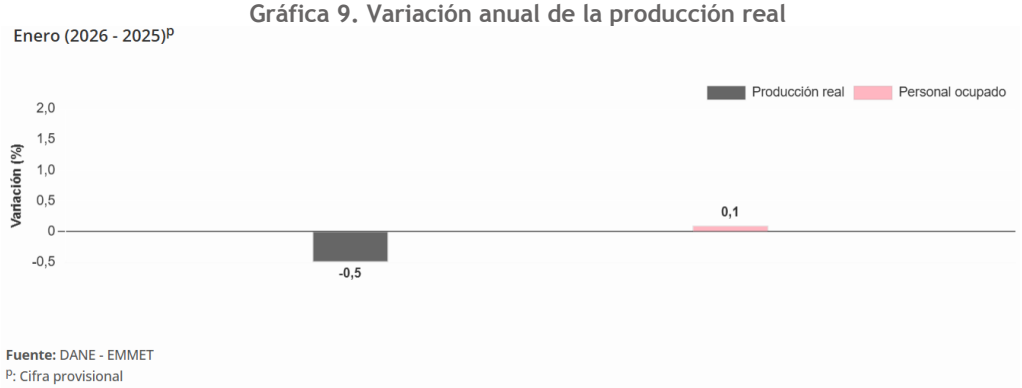
Fuente: DANE. Encuesta mensual manufacturera

Encuesta Mensual Manufacturero Enfoque Territorial EMMET

En enero de 2026 frente a enero de 2025, la producción real de la industria manufacturera presentó una variación de – 0,5%, las ventas reales de -0,7% y el personal ocupado de 0,1%.

De las 39 actividades industriales representadas por la encuesta, un total de 22 registraron variaciones negativas en su producción real, restando 2,9 puntos porcentuales a la variación total anual y 17 subsectores con variaciones positivas que sumaron en conjunto 2,4 puntos porcentuales a la variación total.

Gráfica 9. Variación anual de la producción real



Fuente: DANE - EMMET
P: Cifra provisional

En enero de 2026, quince de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con enero de 2025.

Gráfica 10. Variación anual de ingresos y contribución por tipo de ingresos, según subsector de servicios

Enero 2026ᵖ / enero 2025

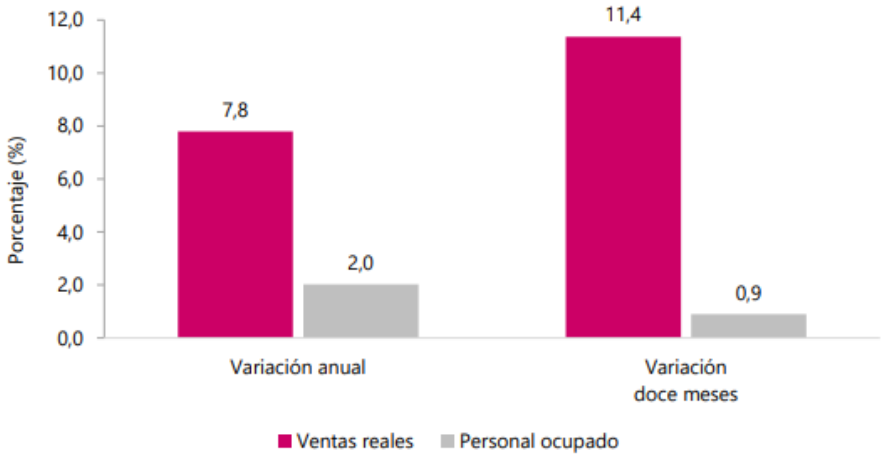
Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.			Ingresos nominales	Ingresos por servicios	Venta de Mercancías	Otros Ingresos
Sección	División	Descripción	Variación (%)	Contribución (PP)		
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	-5,6	-5,9	0,0	0,3
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	4,1	5,1	-0,0	-1,0
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	7,9	7,5	0,4	-0,0
J	Divsión 58	Actividades de edición	-11,5	-9,8	-1,6	-0,1
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	19,1	12,2	5,6	1,4
J	División 60 y Clase 6391	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	2,5	0,9	0,0	1,6
J	División 61	Telecomunicaciones	5,0	3,8	1,3	-0,0
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	4,7	2,7	2,0	0,0
LN	Sección L. División 68 Sección N. Divisiones 7710, 7729 y 7730	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	4,1	5,0	-1,3	0,5
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	8,9	9,1	-0,1	-0,0
M	Clase 7310	Publicidad	3,9	3,9	-0,1	0,0
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	21,4	21,4	-0,0	0,0
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-9,6	-9,7	0,0	0,1
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	8,5	8,6	0,0	-0,1
P	Grupo 854	Educación superior privada	8,4	8,1	-0,1	0,4
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	0,9	1,0	-0,1	-0,0
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	6,9	6,1	0,8	-0,0
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	11,5	7,8	2,8	0,9

Fuente: DANE, EMS.
ᵖ Cifra provisional
(PP) Puntos porcentuales
Nota: por aproximación decimal, se puede presentar diferencia en la suma de las contribuciones frente a la variación total.

Encuesta Mensual de Comercio EMC

Según la información actualizada el 16 de marzo de 2026 por el DANE; en enero de 2026, las ventas reales del comercio minorista aumentaron 7,8% y el personal ocupado creció 2,0% en relación con el mismo mes de 2025. Excluyendo el comercio de combustibles, la variación de las ventas reales del sector fue de 10,9%.

Gráfica 11. Variación anual de las ventas reales y personal ocupado

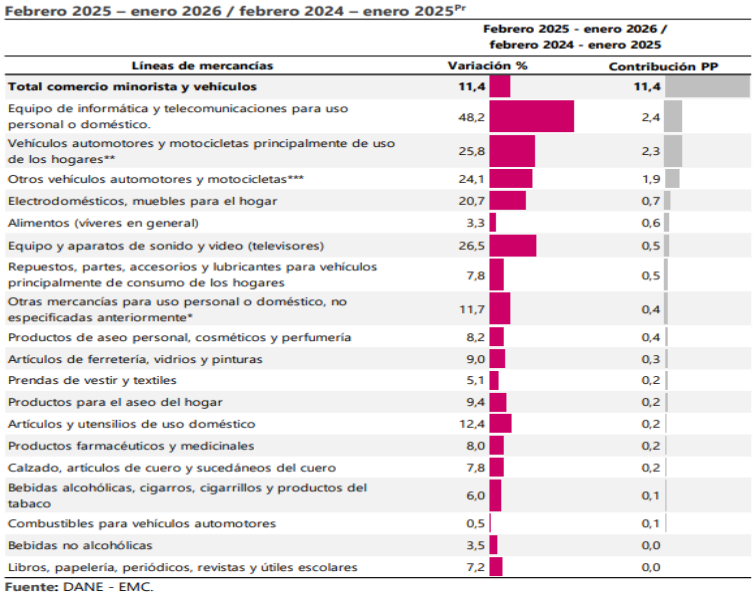


Fuente: DANE, EMC.

En el período de febrero de 2025 a enero de 2026 en comparación con el período de febrero de 2024 a enero de 2025, las ventas del comercio minorista crecieron 11,4%. En este periodo, las diecinueve líneas de mercancías registraron variaciones positivas en sus ventas reales.

Las líneas de mayor contribución positiva al comercio fueron Equipo de informática y telecomunicaciones y para uso personal o doméstico, vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares, y Otros vehículos automotores y motocicletas, aportando en conjunto 6,6 puntos porcentuales a la variación total del comercio minorista.

Gráfica 12. Variación porcentual y contribución de ventas reales del comercio minorista | febrero - enero 2026



Febrero 2025 – enero 2026 / febrero 2024 – enero 2025[Pr]

Líneas de mercancías	Febrero 2025 - enero 2026 / febrero 2024 - enero 2025 Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	**11,4**	**11,4**
Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico.	48,2	2,4
Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares**	25,8	2,3
Otros vehículos automotores y motocicletas***	24,1	1,9
Electrodomésticos, muebles para el hogar	20,7	0,7
Alimentos (víveres en general)	3,3	0,6
Equipo y aparatos de sonido y video (televisores)	26,5	0,5
Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos principalmente de consumo de los hogares	7,8	0,5
Otras mercancías para uso personal o doméstico, no especificadas anteriormente*	11,7	0,4
Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería	8,2	0,4
Artículos de ferretería, vidrios y pinturas	9,0	0,3
Prendas de vestir y textiles	5,1	0,2
Productos para el aseo del hogar	9,4	0,2
Artículos y utensilios de uso doméstico	12,4	0,2
Productos farmacéuticos y medicinales	8,0	0,2
Calzado, artículos de cuero y sucedáneos del cuero	7,8	0,2
Bebidas alcohólicas, cigarros, cigarrillos y productos del tabaco	6,0	0,1
Combustibles para vehículos automotores	0,5	0,1
Bebidas no alcohólicas	3,5	0,0
Libros, papelería, periódicos, revistas y útiles escolares	7,2	0,0

Fuente: DANE - EMC.

IPC (DANE boletín Mensual)

A continuación está relacionada la variación del IPC con corte a mayo del 2026:

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2025 - 2026 (mayo)

IPC	Mayo					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,32	**0,47**	3,63	**4,36**	5,05	**5,84**

El análisis del IPC tiene una relevancia directa, dado que los costos asociados a este tipo de adecuaciones y obras están sujetos a los ajustes inflacionarios que afectan a la economía en general en Colombia. Incorporar la variación del IPC dentro del análisis, permite identificar que el precio pactado preserve el poder adquisitivo real durante la ejecución del contrato, evitando que la inflación comprometa la calidad o el alcance de las actividades establecidas.

En mayo de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,47%, la variación año corrido fue 4,36% y la anual 5,84%, es decir, 0,79 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,05%.

El comportamiento mensual del IPC total en mayo de 2026 (0,47%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Transporte. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,86%) y Recreación y cultura (0,77%) .

Resultados del índice de las actividades primarias, secundarias y terciarias

Para el mes de enero de 2026pr el índice de las actividades primarias, en su serie original se ubicó en 100,32, lo que representó un decrecimiento de 2,39% respecto al mes de enero de 2025p (102,77).

Para el índice de las actividades secundarias, en su serie original se ubicó en89,43, lo que representó un decrecimiento de 1,01% respecto al mes de enero de 2025p (97,77).

En cuanto al índice de las actividades terciarias, en su serie original se ubicó en130,82, lo que representó un crecimiento de 2,73% respecto al mes de enero de 2025p (137,00).

Gráfica 16. Tasas de crecimiento en volumen y contribución a ISE

Anexo B. Detalle de las tasas de crecimiento en volumen[1] y la contribución a la variación anual del ISE a nueve (9) actividades económicas
2026pr (enero)

Agrupaciones	Actividades Económicas	Tasa de crecimiento anual (%) Ene 2026pr / Ene 2025pr	Contribución* a la tasa de crecimiento del ISE (p.p.)
Primarias	Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca; Explotación de minas y canteras	-2,39	-0,34
Secundarias	Industrias manufactureras y Construcción	-0,97	-0,12
Terciarias	Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental	3,06	0,15
	Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida	2,59	0,54
	Información y comunicaciones	1,87	0,05
	Actividades financieras y de seguros	-1,29	-0,07
	Actividades inmobiliarias	1,74	0,15
	Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo	1,49	0,10
	Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales; Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio	4,49	1,10
Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)		**1,55**	**1,55**

Fuente: DANE, ISE

Variación del Salario Mínimo

El porcentaje de incremento del salario mínimo fue de 9,54 %, decretado por el Gobierno, ante la falta de concertación con centrales obreras y el gremio empresarial. El Gobierno indico, que el salario mínimo mensual para 2025 será de $1.623.500, incluido el auxilio de transporte, lo que representa un incremento del 9,54 % con respecto al salario vigente en 2024. Sin auxilio, el valor neto es de $ 1.423.500.4. Para 2026, el Gobierno fijó el Salario Mínimo Legal Mensual Vigente en $1.750.905, y el auxilio de transporte en $249.095, lo que genera un ingreso mínimo total de $2.000.000 mensuales para quienes tienen derecho al auxilio. Este incremento continúa la tendencia de ajustes anuales por encima de la inflación y busca fortalecer el poder adquisitivo de los trabajadores formales en el país.

Gráfica 17. Comportamiento SMMLV histórico

Año	Salario Mínimo (COP)	Incremento (%)
2015	644.350	4,60%
2016	689.455	7%
2017	737.717	7%
2018	781.242	5,90%

2019	828.116	6%
2020	877.803	6%
2021	908.526	3,50%
2022	1.000.000	10,70%
2023	1.160.000	16%
2024	1.300.000	12%
2025	1.423.500	9,53%
2026	**1.750.905**	**23%**

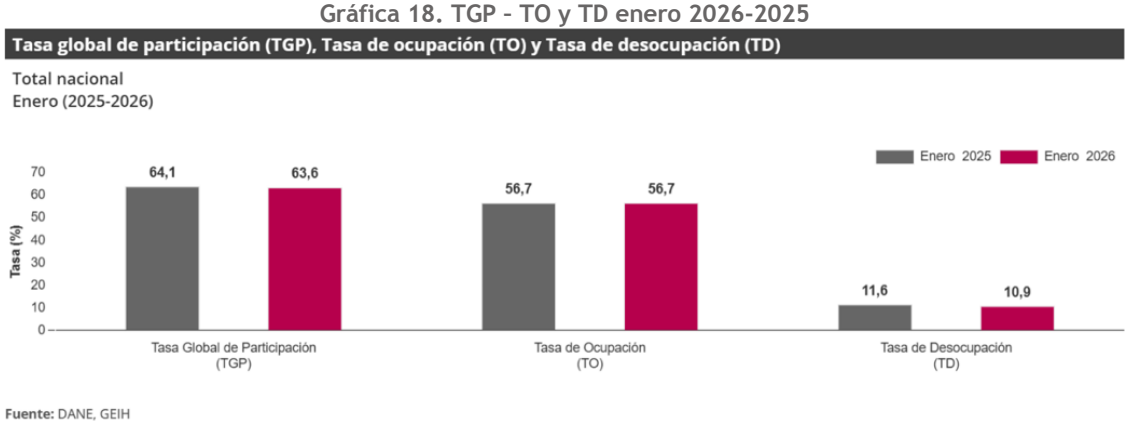
Fuente: Mintrabajo

Los indicadores económicos analizados intentan medir las variaciones de los precios tanto de los productos de consumo como los salarios y esto permite identificar tendencias, riesgos y, a nivel general, la dinámica económica del sector involucrado en este proceso.

Empleo y desempleo

Según el último informe publicado por el DANE para febrero del 2026, para el mes de enero de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 10,9%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 11,6%. La tasa global de participación se ubicó en 63,6%, en tanto que en enero de 2025 fue 64,1%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 56,7%, siendo similar a la registrada en el mismo mes del año anterior.

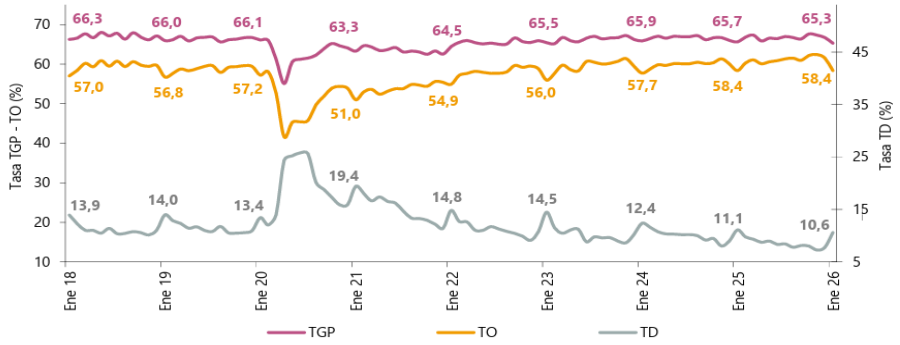
Gráfica 18. TGP - TO y TD enero 2026-2025



Fuente: DANE, GEIH

En enero de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 10,6%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 11,1%. La tasa global de participación se ubicó en 65,3%, en tanto que en enero de 2025 fue 65,7%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,4%, siendo similar a la registrada en el mismo mes del año anterior.

Gráfica 19. TGP – TO y TD en ciudades metropolitanas



Fuente: DANE, GEIH.
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Población ocupada según rama de actividad

En el mes de diciembre de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.224 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Industrias manufactureras con 2,2 puntos porcentuales; Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana; y Actividades artísticas, entrenamiento, recreación y otras de servicios con 0,5 puntos porcentuales en cada caso.

Gráfica 20. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a población ocupada diciembre 2025-2024

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad
Total nacional
Diciembre (2024 - 2025)

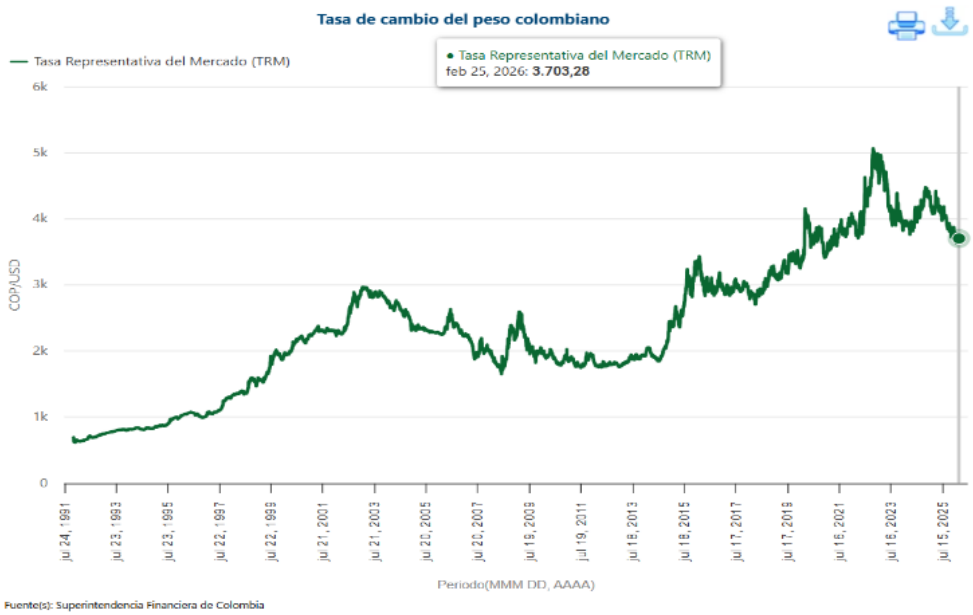
Rama de actividad	Total nacional				
	Diciembre 2024	Diciembre 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.621**	**24.224**	**100**	**603**	
Industrias manufactureras	2.374	2.885	11,9	510	2,2
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.779	2.900	12,0	121	0,5
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	2.005	2.120	8,7	114	0,5
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.846	1.915	7,9	69	0,3
Transporte y almacenamiento	1.716	1.734	7,2	18	0,1
Comercio y reparación de vehículos	4.262	4.262	17,6	0	0,0
Alojamiento y servicios de comida	1.908	1.895	7,8	-13	-0,1
Información y comunicaciones	416	391	1,6	-25	-0,1
Actividades inmobiliarias	390	356	1,5	-34	-0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	645	609	2,5	-36	-0,2
Construcción	1.669	1.630	6,7	-39	-0,2
Actividades financieras y de seguros	459	419	1,7	-40	-0,2
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.151	3.108	12,8	-42	-0,2

Fuente: DANE, GEIH.
p.p.: puntos porcentuales.
^Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ incluye la rama de Explotación de minas y canteras.
Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "No informa", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.
Nota: poblaciones en miles.
Nota: las ramas de actividad económica están definidas con base en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C. (2022). Este documento se puede consultar en el siguiente enlace: https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

TRM semestre

La tasa de cambio representativa del mercado (TRM) corresponde al promedio aritmético simple de las tasas ponderadas de las operaciones de compra y de venta de dólares estadounidenses a cambio de moneda legal colombiana, efectuadas por bancos comerciales, corporaciones financieras, sociedades comisionistas de bolsa, compañías de financiamiento, la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y el Banco de Comercio Exterior de Colombia (Bancoldex), pactadas para cumplimiento en ambas monedas el mismo día de su negociación. Esta tasa se expresa en moneda legal por un dólar de los Estados Unidos de América. La TRM vigente para cada día es calculada y certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia con las operaciones del día anterior.

Gráfica 21. Evolución anual tasa de cambio del peso colombiano



B. Marco técnico

El presente Marco Técnico se formula de manera general como el fundamento metodológico y conceptual que orienta el estudio del sector de servicios de transporte aéreo de pasajeros necesario para el correcto funcionamiento y operatividad de la Universidad Militar Nueva Granada –UMNG–. En particular, este documento se enfoca en el objeto contractual relativo a la adquisición y/o suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales y servicios conexos de gestión de viajes, estableciendo el marco técnico que permite comprender las características, condiciones del mercado y características generales de estos servicios.

Su propósito es garantizar un enfoque riguroso y enfocado en el sector, capaz de traducir la complejidad de las necesidades institucionales en criterios técnicos claros, verificables y replicables, que sirvan de soporte a la planeación contractual, a la gestión del abastecimiento estratégico y al fortalecimiento de las actividades académicas, administrativas, investigativas y de extensión de la comunidad universitaria.

La Universidad requiere adquirir tiquetes aéreos nacionales e internacionales y servicios asociados para apoyar a las diferentes áreas académicas y administrativas en todas sus sedes, con el fin de atender las necesidades relacionadas con comisiones de servicio, participación en eventos académicos, actividades de investigación, representación institucional, movilidad estudiantil, cooperación interinstitucional y

demás desplazamientos requeridos para el cumplimiento de sus funciones misionales. Actualmente, se evidencian necesidades permanentes de desplazamiento que demandan una gestión eficiente, oportuna y flexible de los servicios de transporte aéreo, garantizando condiciones adecuadas de cobertura, disponibilidad, conectividad y optimización de recursos. Esta situación impone el reto de diseñar un marco metodológico que no solo caracterice la demanda, sino que la organice bajo parámetros sólidos de clasificación y segmentación, alineados con estándares técnicos y adaptados a la realidad institucional.

De este modo, el marco técnico se configura como un instrumento estratégico que ordena la demanda, facilita la agregación de compras, fortalece la interacción con el mercado proveedor y asegura la sostenibilidad en la prestación de los servicios de transporte aéreo para la Universidad Militar Nueva Granada.

En consecuencia, se determinó que la estructura más adecuada para la gestión de las compras de servicios de transporte aéreo debía organizarse en categorías tales como: (i) tiquetes aéreos nacionales, (ii) tiquetes aéreos internacionales, y (iii) servicios de gestión y complementarios de transporte aéreo. Esta segmentación responde tanto a la naturaleza técnica de los servicios como a la diferenciación de los mercados proveedores del sector aeronáutico, agencias de viajes y operadores especializados, garantizando así procesos de selección más precisos, especializados y comparables.

La Universidad Militar Nueva Granada, con base en la experiencia derivada de procesos contractuales previos, estudios del sector y procesos de contratación con alcance similar por parte de entidades estatales, ha podido determinar que los servicios que se adquieren bajo la modalidad de prestación de servicios en materia de transporte aéreo de pasajeros, así como los servicios complementarios asociados, generan una oferta de valor relevante para la institución.

En este sentido, se ha identificado que los principales servicios requeridos comprenden: (i) tiquetes aéreos nacionales; (ii) tiquetes aéreos internacionales; (iii) servicios de gestión y complementarios de transporte aéreo. A continuación, se desarrollan las categorías de servicios de transporte aéreo, definiendo su alcance, características técnicas y funcionales, así como los elementos que las componen, con el fin de explicar los componentes de cada segmento dentro del proceso de adquisición:

• Tiquetes aéreos nacionales:

Corresponden a los servicios de transporte aéreo para desplazamientos dentro del territorio nacional requeridos por la Universidad para el cumplimiento de actividades académicas, administrativas, investigativas y de representación institucional. Incluyen la reserva, emisión, expedición y entrega de tiquetes en rutas nacionales operadas por aerolíneas autorizadas. Estos servicios deben garantizar disponibilidad de itinerarios, conectividad, eficiencia operativa, cumplimiento de la normatividad aeronáutica vigente y aquellas condiciones técnicas que indiquen las solicitudes de cotización colocadas bajo el amparo del presente proceso.

• Tiquetes aéreos internacionales:

Incluyen los servicios de transporte aéreo para desplazamientos fuera del territorio nacional requeridos en el marco de actividades de cooperación internacional, investigación, movilidad académica, participación en eventos y representación institucional. Comprenden la reserva, emisión y gestión de trayectos internacionales en diferentes clases tarifarias y rutas aéreas. Se caracterizan por requerir coordinación logística, optimización de itinerarios, cumplimiento de requisitos migratorios y aquellas condiciones técnicas que indiquen las solicitudes de cotización colocadas bajo el amparo del presente proceso.

• servicios de gestión y complementarios de transporte aéreo:

Están orientados a la planeación, coordinación y administración integral de los requerimientos de viaje de la Universidad. Incluyen asesoría en rutas, búsqueda de tarifas, emisión de reservas, consolidación de información, generación de reportes, control de consumos y seguimiento a los desplazamientos institucionales. Estos servicios deben garantizar oportunidad, trazabilidad, eficiencia administrativa y aquellas condiciones técnicas que indiquen las solicitudes de cotización colocadas bajo el amparo del presente proceso.

En conjunto, estas categorías permiten estructurar de manera integral la demanda de servicios de transporte aéreo, facilitando su clasificación, análisis y adquisición bajo criterios técnicos, funcionales y de mercado, alineados con las necesidades institucionales y las condiciones del sector aeronáutico y de agencias de viajes en Colombia.

C. Marco regulatorio y modalidad de selección

La modalidad de selección aplicable al presente proceso corresponde a la invitación pública a cotizar dirigida exclusivamente a los proveedores que integran la lista de precalificados de bienes y servicios de la Universidad Militar Nueva Granada, previamente seleccionados. Esta modalidad se encuentra prevista en los artículos 32, 33 y 34 del Acuerdo 19 de 2024, mediante el cual el Consejo Superior adoptó el Manual de Gestión Contractual de la institución. El uso de listas de precalificados tiene como finalidad garantizar la participación de oferentes previamente verificados en sus condiciones jurídicas, financieras y experiencia, lo que permite adelantar procesos de selección ágiles, transparentes y eficientes, en armonía con los principios que orientan la función administrativa y la gestión contractual.

La decisión de emplear esta modalidad encuentra sustento en el marco normativo que rige a la Universidad. El artículo 69 de la Constitución Política garantiza la autonomía universitaria, habilitando a las universidades para darse sus propias directivas y regirse por sus estatutos. A su vez, la Ley 30 de 1992, en sus artículos 28 y 93, reconoce la facultad de las universidades estatales para definir sus reglas internas y establece que los contratos que celebren para el cumplimiento de su objeto misional se rigen por las normas del derecho privado.

En desarrollo de esta autonomía, la Ley 805 de 2003 define a la Universidad Militar Nueva Granada como un ente universitario autónomo del orden nacional, con régimen orgánico especial, autonomía académica, administrativa y financiera, y patrimonio independiente, lo que implica que no le resulta aplicable el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. En consecuencia, sus procedimientos contractuales se desarrollan de conformidad con el derecho privado y el Manual de Gestión Contractual, sin perjuicio de la observancia de los principios de transparencia, economía, responsabilidad, igualdad de oportunidades y selección objetiva, así como las normas sobre inhabilidades, incompatibilidades y control fiscal.

Dentro de esta lista de precalificados, la agrupación de distintas categorías permite reconocer las particularidades del mercado, promover la participación de proveedores especializados en cada categoría y garantizar procesos de selección más precisos, comparables y acordes con las necesidades técnicas de la entidad, fortaleciendo así la eficiencia en la adquisición de tiquetes y servicios aéreos. En consecuencia, la convocatoria de esta lista de precalificados asegura pertinencia en la selección de proveedores, alinea las listas con la realidad del mercado y permite cubrir de manera integral las diferentes necesidades de transporte aéreo de la Universidad. Asimismo, fortalece la eficiencia operativa, pues las solicitudes de cotización podrán dirigirse a oferentes verdaderamente especializados en cada categoría, reduciendo tiempos de respuesta, mejorando la calidad técnica de las propuestas y mitigando riesgos de incumplimiento o reprocesos administrativos.

En suma, la utilización de esta modalidad de selección resulta ajustada a la normatividad aplicable, respeta la autonomía universitaria y las reglas especiales que rigen la contratación de la Universidad Militar Nueva Granada, y garantiza el cumplimiento de los principios de la función administrativa y de la gestión contractual. Al acudir a la invitación a cotizar entre proveedores precalificados, se promueve la competencia en condiciones de igualdad, se asegura la selección objetiva del contratista y se favorece la eficiencia en la administración de los recursos públicos.

En efecto, la conformación de listas de precalificados y la utilización de la modalidad de invitación a cotizar garantizan el cumplimiento de dichos principios, dado que el proceso es público, participativo, permite la concurrencia de oferentes y está sometido a reglas objetivas de verificación y selección, reduciendo riesgos de discrecionalidad y asegurando la selección objetiva del contratista.

Respecto del procedimiento de selección aplicable en el presente proceso de contratación, es fundamental observar lo dispuesto en los artículos 33 y 34, que establecen el marco normativo para la conformación de las listas de precalificados y la posterior selección de proveedores. Estos artículos determinan que el proceso debe desarrollarse en dos etapas claramente diferenciadas: una primera de precalificación, en la que se identifican y habilitan aquellos interesados que cumplen con los requisitos mínimos exigidos, y una segunda de selección, en la que únicamente se invita a presentar cotización a los proveedores que hacen parte de la lista previamente conformada.

Este procedimiento, al estar detalladamente definido en el documento de condiciones de precalificación, garantiza que la invitación a participar se realice de manera objetiva, equitativa y conforme a los

principios de transparencia, selección objetiva y eficiencia, asegurando la satisfacción de la necesidad contractual y la correcta ejecución de los recursos públicos.

El marco normativo que debe regir el presente proceso de selección está conformado por:

- Constitución Política de 1991.
- Ley 30 de 1992, sobre normas orientadas a organizar el servicio público de la educación superior.
- Ley 895 de 2003.
- Acuerdo 19 del 8 de noviembre de 2024, conforme al cual se adopta el Manual de Gestión Contractual de la UMNG.
- Principios de la Función Administrativa y fiscales.
- Decreto 1082 de 2015 (Referente lo aplicable a las entidades no sometidas al Regimen de contratación estatal).
- Decreto 199 de 2024

Finalmente, se destaca que la Universidad Militar Nueva Granada, pese a contar con un régimen especial de contratación regido por el derecho privado, está obligada a garantizar la transparencia y el acceso a la información de sus actuaciones contractuales, tal y como dispone el artículo 53 de la Ley 2195 de 2022, que modificó lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 1150 de 2007, estableciendo de manera expresa que las entidades con régimen especial deben publicar su actividad contractual en el SECOP II, es decir, en la plataforma transaccional vigente administrada por Colombia Compra Eficiente.

En atención a lo anterior, el proceso objeto del presente análisis será publicado en el SECOP II, o en la plataforma transaccional de contratación pública que se encuentre vigente, en cumplimiento de las disposiciones legales y con el fin de garantizar la transparencia, la publicidad y el control ciudadano. De esta manera, la Universidad da aplicación a los principios de publicidad y moralidad administrativa y reafirma su compromiso con el uso eficiente de los recursos públicos y la observancia de las mejores prácticas en materia de contratación.

La Universidad es una entidad vinculada al sector Defensa, condición que implica la observancia y cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Decreto 199 de 2024 y demás normas que lo complementen o modifiquen.

En ese sentido, si bien el objeto de la presente lista constituye un marco general de referencia, ello no exime a la entidad ni a los estructuradores técnicos de garantizar el cumplimiento integral de las obligaciones y lineamientos previstos en dicho mandato legal durante la elaboración de las especificaciones técnicas.

III. Análisis de la Oferta

El siguiente análisis busca definir y estimar las condiciones de la oferta de tiquetes aéreos para estructurar la lista de precalificados para la Universidad Militar Nueva Granada. Para ello, la Universidad Militar Nueva Granada realizó un análisis basado en: (i) información de TVEC, SECOP y bases de datos de información financiera y (ii) especificaciones técnicas del mercado.

Se ha identificado que en el sector de servicios de transporte aéreo de pasajeros en Colombia, el modelo de negocio de prestación de servicios se fundamenta en relaciones comerciales entre aerolíneas, agencias de viajes, agencias de gestión de viajes corporativos, consolidadores, sistemas globales de distribución (GDS) y demás operadores especializados del mercado turístico y aeronáutico. En este contexto, algunos proveedores establecen vínculos estratégicos mediante acuerdos comerciales, alianzas corporativas, acreditaciones y convenios con aerolíneas nacionales e internacionales, así como con plataformas tecnológicas de reservas y distribución, lo que les permite acceder a mejores condiciones tarifarias, mayor disponibilidad de inventario, herramientas de gestión de viajes y servicios complementarios especializados, trasladando dichas eficiencias a sus clientes institucionales mediante una administración más eficiente de los desplazamientos, optimización de costos y mayor capacidad de respuesta frente a los requerimientos de movilidad.

A. Modelo de adquisición y cadena de abastecimiento – Tiquetes aéreos

La Universidad Militar Nueva Granada ha identificado que el mercado de servicios de transporte aéreo de pasajeros en Colombia se estructura a partir de los siguientes eslabones dentro de su cadena de valor:

Proveedor de infraestructura y servicios aeronáuticos: Corresponde a los actores que suministran las condiciones necesarias para la operación del transporte aéreo, tales como aeropuertos, operadores aeroportuarios, proveedores de navegación aérea, servicios de asistencia en tierra, abastecimiento de combustible, mantenimiento aeronáutico y plataformas tecnológicas de distribución y reservas. Estos servicios constituyen la base operativa que permite la prestación eficiente y segura del transporte aéreo de pasajeros a nivel nacional e internacional.

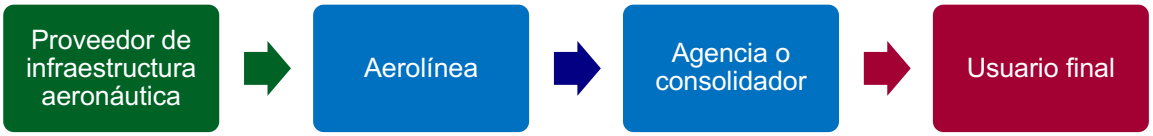
Aerolínea o transportador aéreo: Es el actor encargado de la operación directa del servicio de transporte aéreo mediante aeronaves autorizadas por las autoridades competentes. Tiene la responsabilidad de programar itinerarios, administrar la capacidad de vuelo, establecer las condiciones tarifarias y garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional, calidad del servicio, puntualidad y atención al pasajero. Las aerolíneas pueden operar rutas nacionales o internacionales y ofrecer diferentes categorías tarifarias y servicios complementarios.

Agencia o consolidador: Es aquel actor que cuenta con la capacidad tecnológica y comercial para integrar y distribuir la oferta de múltiples aerolíneas a través de sistemas globales de distribución (GDS), plataformas de reservas u otros mecanismos especializados. Su función consiste en facilitar el acceso a

inventarios de vuelos, tarifas, disponibilidad y servicios asociados, permitiendo a agencias y operadores gestionar de manera eficiente las reservas y emisiones de tiquetes aéreos.

Usuario final: Persona natural o jurídica que recibe el servicio y verifica el cumplimiento de las condiciones de calidad, oportunidad y eficiencia en la prestación del transporte aéreo. En el contexto institucional, corresponde a los funcionarios, docentes, estudiantes, investigadores, contratistas o demás integrantes de la comunidad universitaria que requieren desplazamientos por razones académicas, administrativas, investigativas o de representación institucional, así como a la entidad contratante que valida la satisfacción de la necesidad institucional y el adecuado cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Gráfica 22. Cadena de abastecimiento tiquetes aéreos



Fuente propia

En cuanto a la adquisición de servicios de transporte aéreo de pasajeros, coexisten dos enfoques principales:

- Compras descentralizadas: en donde cada dependencia o unidad establece y gestiona de manera independiente sus requerimientos de desplazamiento, realizando la solicitud y adquisición de tiquetes aéreos de acuerdo con necesidades específicas de movilidad, agendas institucionales, actividades académicas, investigativas, administrativas o de representación.

- Compras centralizadas o agregadas: la entidad consolida la demanda de servicios de transporte aéreo para atender necesidades transversales de todas las dependencias, lo cual puede materializarse mediante contratos de prestación de servicios, bolsas de monto agotable, acuerdos de suministro, contratos de administración de viajes corporativos o procesos de selección que permitan gestionar de manera integral los requerimientos de movilidad aérea institucional.

Las diferencias clave se encuentran en los costos de transacción, la capacidad de negociación tarifaria, la optimización de recursos, el control y seguimiento de los desplazamientos, la estandarización de políticas de viaje y los beneficios operativos y económicos derivados de la consolidación de la demanda y de los volúmenes de compra gestionados ante aerolíneas y proveedores especializados del sector.

Tabla 1. Características por tipos de adquisición

Característica	Compras descentralizadas	Compras agregadas
Costos de adquisición	Altos, dispersos por proveedor	Reducción significativa por volumen
Calidad y estandarización	Variables según proveedor	Homogeneidad en especificaciones técnicas
Gestión administrativa	Múltiples contratos y órdenes	Un contrato marco / menos transacciones
Riesgo de suministro	Dependencia de proveedores aislados	Diversificación de proveedores adjudicatarios

Fuente propia

B. Potenciales proveedores

El sector de servicios de transporte aéreo de pasajeros en Colombia ha experimentado una evolución impulsada por el crecimiento de la conectividad aérea nacional e internacional, la expansión de las aerolíneas y agencias de viajes especializadas, el desarrollo de plataformas tecnológicas para la gestión de reservas y la creciente necesidad de movilidad por parte de organizaciones públicas y privadas. En este contexto, los proveedores de servicios de transporte aéreo se han consolidado como aliados estratégicos para las entidades, ofreciendo soluciones que abarcan desde la gestión y emisión de tiquetes aéreos hasta la administración integral de viajes corporativos y la atención especializada de requerimientos institucionales.

La oferta de proveedores en el país es amplia y competitiva, integrada por aerolíneas nacionales e internacionales, agencias de viajes, operadores especializados en gestión de viajes corporativos y empresas con acceso a sistemas globales de distribución y reservas. Estos proveedores cuentan con capacidades tecnológicas, operativas y comerciales que les permiten gestionar itinerarios, optimizar tarifas, administrar desplazamientos y brindar soporte permanente a los viajeros. Asimismo, atienden sectores estratégicos como educación, salud, industria, comercio, servicios, organismos multilaterales y administración pública, garantizando soluciones de movilidad aérea acordes con las necesidades de cada organización.

En esta sección, la Universidad Militar Nueva Granada presenta los resultados de la identificación de proveedores mediante los modelos de abastecimiento estratégico definidos por Colombia Compra Eficiente, así como a partir del análisis de los códigos CIIU asociados a actividades de transporte aéreo de pasajeros, agencias de viajes, operadores turísticos y servicios conexos al transporte aéreo. Este ejercicio permite reconocer potenciales aliados comerciales con capacidad técnica, operativa, tecnológica y financiera para participar en los procesos de contratación de la institución.

Los proveedores del sector suelen estructurar sus ofertas económicas en función de variables como la disponibilidad de rutas, las condiciones tarifarias vigentes, la anticipación de la compra, la estacionalidad de la demanda, la clase de servicio requerida, los acuerdos corporativos con aerolíneas y el volumen de

viajes gestionados. Estas condiciones pueden variar según el destino, la flexibilidad tarifaria, las restricciones aplicables a cada tarifa y la inclusión de servicios complementarios como gestión de cambios y cancelaciones, equipaje adicional, asistencia al viajero, atención de contingencias, reportes de gestión, plataformas tecnológicas de autogestión y soporte especializado para la administración integral de los desplazamientos institucionales.

C. Criterio diferencial para MIPYMES, emprendimientos y empresas de mujeres y emprendimientos y empresas de personas con discapacidad.

De conformidad con lo previsto en el Decreto 1860 de 2021 y el Decreto 287 de 2026, que adicionaron los artículos 2.2.1.2.4.2.14, 2.2.1.2.4.2.15, 2.2.1.2.4.2.18 y 2.2.1.2.4.2.7.3. y modificó el artículo 2.2.1.2.4.2.6 del Decreto 1082 de 2015, es necesario incluir condiciones habilitantes para incentivar las empresas que acrediten la condición de MIPYME, los emprendimientos y empresas de mujeres con domicilio en el territorio nacional y los emprendimientos y empresas de personas con discapacidad. A continuación se realiza el análisis respecto a estas empresas.

I. Caracterización de MIPYMES

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 590 de 2000, modificada por la Ley 905 de 2004, y el Decreto 957 de 2019 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, se realizó la caracterización del segmento empresarial potencialmente interesado en participar en el presente proceso, con el fin de determinar la procedencia de la aplicación de criterios diferenciales a favor de MIPYMES.

De conformidad con el Decreto 957 de 2019, la clasificación empresarial en Colombia se realiza con base en los ingresos por actividades ordinarias anuales, diferenciando entre micro, pequeñas, medianas y grandes empresas según el sector económico.

Cuadro clasificación Mipymes

SECTOR	MICRO	PEQUEÑA	MEDIANA
Manufacturero	Inferior o igual a 23.563 UVT.	Superior a 23.563 UVT e inferior o igual a 204.995 UVT.	Superior a 204.995 UVT e inferior o igual a 1'736.565 UVT.
Servicios	Inferior o igual a 32.988 UVT.	Superior a 32.988 UVT e inferior o igual a 131.951 UVT.	Superior a 131.951 UVT e inferior o igual a 483.034 UVT.
Comercio	Inferior o igual a 44.769 UVT.	Superior a 44.769 e inferior o igual a 431.196 UVT.	Superior a 431.196 UVT e inferior o igual a 2'160.692 UVT.

Con base en la información analizada en el numeral 4.3. Datos Abiertos – SECOP II, obtenida del SECOP II, se evidenció que se presenta el análisis de la información correspondiente a los contratos suscritos con MiPyme, los cuales representan el 31,52% del número total de contratos, y el 31,79% de los valores totales de los contratos. Estos resultados evidencian que las MIPYMES cuentan con una participación relevante dentro del mercado de contratación asociado a las actividades relacionadas con el objeto del presente proceso.

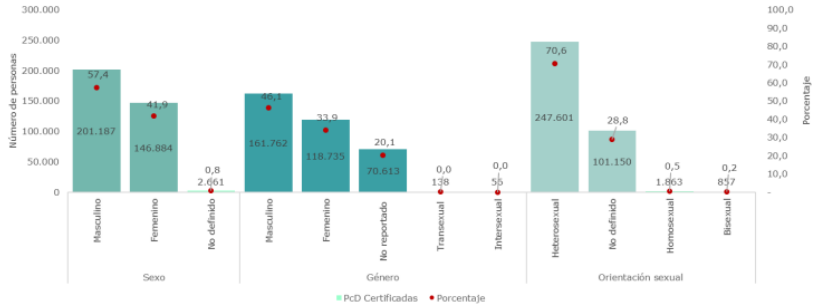
Considerando la participación significativa de las MIPYMES evidenciada en el análisis del histórico de la contratación de la Universidad y de otras entidades, la UMNG incorporará criterios diferenciales en los requisitos habilitantes, con el propósito de facilitar la acreditación de experiencia por parte de este segmento empresarial.

II. Personas con discapacidad

Según el Ministerio de Salud y Protección Social, una persona con discapacidad es aquella que presenta deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial de largo plazo que, al interactuar con diversas barreras del entorno, pueden limitar o impedir su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con las demás personas. Esta definición enfatiza que la discapacidad no se explica únicamente por la condición de salud de la persona, sino por la relación dinámica con factores del entorno que pueden restringir su funcionamiento, desempeño en actividades y ejercicio de derechos, lo que hace necesario adoptar enfoques de inclusión y eliminación de barreras en los distintos ámbitos sociales.

De acuerdo con el boletín del Ministerio de Salud y Protección Social, en Colombia se han certificado 350.732 personas con discapacidad entre el segundo semestre de 2020 y el primer semestre de 2024, lo que representa aproximadamente el 11,2% de las personas identificadas con discapacidad según el Censo 2018. A nivel territorial, la mayor concentración se encuentra en Bogotá (17,6%), seguida por Valle del Cauca y Antioquia (9,2% cada uno), lo que evidencia una distribución desigual en el país. En términos laborales, solo el 11,1% de esta población se encuentra trabajando, con una alta prevalencia de informalidad cercana al 49,7%, lo que refleja brechas significativas de inclusión laboral. Adicionalmente, el 94,6% está afiliado al sistema de salud, principalmente en el régimen subsidiado (68,2%), y se destaca que las discapacidades más frecuentes son la física (54,2%) y la intelectual (42,1%).

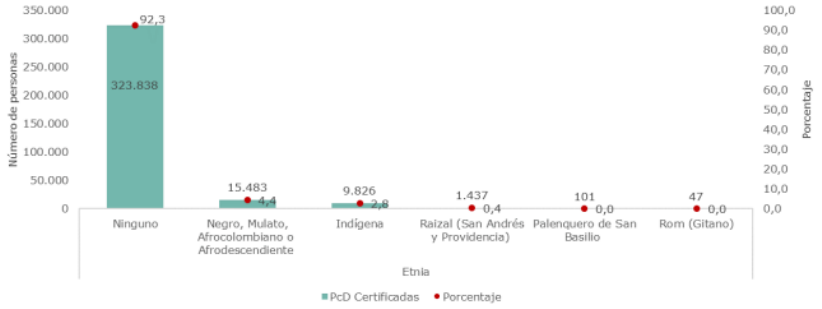
Gráfica 1. Número y distribución de las personas certificadas con discapacidad según sexo, género y orientación sexual
Total nacional
II Semestre 2020 – I Trimestre 2024



Fuente: Boletín técnico: Personas Certificadas con Discapacidad. I Semestre – 2024.

La gráfica anterior, muestra que la población con discapacidad certificada presenta una mayor proporción de hombres (57,4%) frente a mujeres (41,9%), lo que indica una ligera predominancia masculina en el registro. En términos de género, se mantiene una tendencia similar, con mayor autorreconocimiento en masculino (46,1%) que en femenino (33,9%), aunque se evidencia un porcentaje relevante de personas que no reportan esta información. Respecto a la orientación sexual, la gran mayoría se identifica como heterosexual (70,6%), mientras que otras orientaciones tienen una participación marginal.

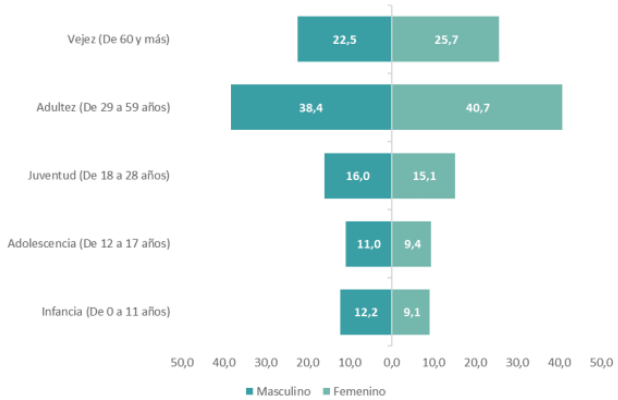
Gráfica 2. Número y distribución de las personas certificadas con discapacidad según etnia
Total nacional
II Semestre 2020 – I Trimestre 2024



Fuente: Boletín técnico: Personas Certificadas con Discapacidad. I Semestre – 2024.

Por otro lado, la gráfica anterior evidencia que la gran mayoría de las personas con discapacidad certificadas no se autorreconocen dentro de un grupo étnico (92,3%), lo que refleja una alta concentración en la categoría "ninguno". En menor proporción, se identifican personas afrocolombianas (4,4%) e indígenas (2,8%), mientras que grupos como raizales, palenqueros y población Rom presentan participaciones marginales.

Gráfica 3. Distribución de las personas certificadas con discapacidad según ciclo de vida y sexo
Total nacional
II Semestre 2020 – I Trimestre 2024



Fuente: Boletín técnico: Personas Certificadas con Discapacidad. I Semestre – 2024.

De igual manera, la mayor concentración de personas con discapacidad se encuentra en la etapa de adultez (29 a 59 años), tanto en hombres (38,4%) como en mujeres (40,7%), lo que indica que esta población se concentra principalmente en edades productivas. Le sigue la vejez, con una participación significativa, especialmente en mujeres (25,7%), lo que puede asociarse al aumento de condiciones de

salud con la edad. En contraste, las etapas de juventud, adolescencia e infancia presentan menores proporciones, siendo la infancia una de las menos representadas.

De acuerdo con el boletín del DANE del Mercado laboral de la población con discapacidad para el Trimestre móvil diciembre 2025 – febrero 20263, se evidencia una brecha estructural significativa en la participación laboral de las personas con discapacidad. La Tasa Global de Participación (TGP) para esta población es del 23,0%, en contraste con el 66,5% de la población sin discapacidad, lo que representa una diferencia de 43,5 puntos porcentuales. Esto indica que una proporción considerable de personas con discapacidad no logra siquiera ingresar al mercado laboral, reflejando barreras profundas de acceso más allá de la búsqueda de empleo.

Tabla 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) de la población con discapacidad y sin discapacidad
Total nacional
Trimestre móvil diciembre 2025 – febrero 2026

Tasas	Total nacional		
	Población con discapacidad	Población sin discapacidad	Diferencia p.p.
TGP	23,0	66,5	-43,5
TO	20,6	60,3	-39,8
TD	10,6	9,3	1,3

Fuente: DANE, GEIH.

En términos de ocupación, la situación es igualmente crítica, con una tasa del 20,6% frente al 60,3% de la población sin discapacidad, lo que amplía la brecha a 39,8 puntos porcentuales. Por su parte, la tasa de desocupación presenta una diferencia menor (10,6% vs 9,3%), lo que sugiere que el principal problema no radica en el desempleo, sino en la baja participación en el mercado laboral. Es decir, una gran parte de esta población permanece por fuera de la fuerza de trabajo.

[3] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLPD-dic2025-feb2026.pdf

Tabla 2. Participación de la población ocupada con y sin discapacidad según ramas de actividad
Total nacional
Trimestre móvil diciembre 2025 – febrero 2026

Ramas de actividad	Población con discapacidad		Población sin discapacidad	
	Total	Distribución (%)	Total	Distribución (%)
Población ocupada	**447**	**100**	**23.402**	**100**
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	88	19,7	3.020	12,9
Comercio y reparación de vehículos	82	18,3	4.036	17,2
Industria Manufacturera	48	10,8	2.669	11,4
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	45	10,2	2.002	8,6
Alojamiento y servicios de comida	39	8,8	1.727	7,4
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	30	6,8	2.877	12,3
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	30	6,7	1.904	8,1
Transporte y almacenamiento	30	6,7	1.755	7,5
Otras ramas^	29	6,6	1.812	7,7
Construcción	24	5,4	1.600	6,8

Fuente: DANE, GEIH.

Adicionalmente, entre quienes logran vincularse laboralmente, se observa una alta concentración en actividades como agricultura (19,7%) y comercio (18,3%), sectores asociados a mayores niveles de informalidad. Esta situación se refuerza al analizar la posición ocupacional, donde el 54,8% trabaja por cuenta propia y solo el 27,5% corresponde a empleados particulares, evidenciando una predominancia de formas de trabajo no formalizadas o de menor estabilidad laboral.

Ahora bien, en atención a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.7.5 del Decreto 287 de 2026, si bien las entidades deben incorporar condiciones especiales de ejecución orientadas a la inclusión de personas con discapacidad, previo análisis de conveniencia y oportunidad, para el presente proceso la Universidad determinó que la información recogida dentro del presente análisis del sector concluye que no es procedente exigir las condiciones descritas, sin perjuicio de que estas puedan ser consideradas de manera facultativa o promovidas durante la ejecución contractual, en aras de fomentar prácticas de inclusión y responsabilidad social.

III. Emprendimientos y Empresas de mujeres

Con base en la información analizada en el numeral 4.3 Datos Abiertos – SECOP II, se realizó la revisión de los contratos suscritos con empresas cuyo representante legal corresponde a mujeres, con el fin de identificar la participación de este segmento dentro del mercado asociado a los códigos UNSPSC relacionados con el objeto del presente proceso.

Del análisis efectuado sobre una muestra representativa, no se pudo encontrar evidencia que de los contratos suscritos con empresas exista información sobre representantes legales de género femenino. Estos resultados evidencian que no existe evidencia suficiente para afirmar que las empresas lideradas por mujeres cuentan con una participación relevante dentro del mercado de contratación pública asociado a las actividades relacionadas con el objeto del presente proceso. En ese sentido, la Entidad no está en capacidad de incorporar criterios habilitantes diferenciales para estas empresas.

Esta revisión se realizó en concordancia con las disposiciones orientadas a promover la participación de actores diversos en el sistema de compras públicas, garantizando al mismo tiempo el cumplimiento del principio de selección objetiva y la adecuada ejecución del contrato.

IV. Población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 1860 de 2021, la universidad realizó un análisis orientado a identificar la posibilidad de fomentar la participación de población en condición de pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional en la ejecución del presente proceso contractual. La citada disposición establece que las Entidades Estatales deben evaluar, durante la estructuración de los procesos de contratación, la oportunidad y conveniencia de promover la provisión de bienes o servicios por parte de estas poblaciones, siempre que ello resulte compatible con el objeto contractual y se garantice la calidad en la ejecución del contrato.

En el caso del presente proceso, el objeto contractual está orientado a la prestación de tiquetes aéreos, este tipo de bienes y servicios requiere principalmente la participación de equipos técnicos especializados, con formación profesional y experiencia en áreas relacionadas con gestión de viajes y servicios aeronáuticos. En este sentido, dado que la naturaleza del objeto contractual no permite establecer como requisito obligatorio la contratación directa de este tipo de población para el desarrollo de actividades técnicas especializadas, no es posible fomentar su participación en las actividades asociadas al presente proceso contractual.

En resumen, relacionando los hallazgos del análisis realizado por la universidad, se deben incorporar requisitos habilitantes diferenciales relacionados con alguno o algunos de los siguientes aspectos:

- Tiempo de experiencia.
- Número de contratos para la acreditación de la experiencia.
- Índices de capacidad financiera.
- Índices de capacidad organizacional.
- Valor de la garantía de seriedad de la oferta.

Para el caso concreto, la entidad considera pertinente aplicar el numeral 2 de los criterios antes referenciados, es decir, el número de contratos para la acreditación de la experiencia.

Por lo anterior, cuando el proponente cumpla con alguno de los requisitos previstos en los artículos 2.2.1.2.4.2.14, 2.2.1.2.4.2.15, 2.2.1.2.4.2.18, 2.2.1.2.4.2.6 y 2.2.1.2.4.2.7.3. del Decreto 1082 de 2015, modificado por los Decretos 1860 de 2021 y 287 de 2026, es decir, que cumpla con las condiciones para ser una MIPYME o emprendimientos y empresas de personas con discapacidad, podrá allegar con su oferta dos (2) contratos adicionales a los establecidos en las condiciones del presente proceso de selección para el cumplimiento del requisito de experiencia. No obstante, las condiciones antes señaladas deben acreditarse por parte del proponente en su oferta, en cumplimiento de la normativa contenida en el Decreto 1082 de 2015, así como aquella que la complementen, sustituyan o adicionen.

Nota: Tratándose de proponentes plurales, el criterio diferencial enunciado con anterioridad es aplicable, para los siguientes casos:

- MIPYME: Por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de MIPYME y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal. (Parágrafo 2° del artículo 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1082 de 2015)
- Emprendimientos y empresas de mujeres: Por lo menos uno de los integrantes acredita que es emprendimiento y empresa de mujeres bajo los criterios dispuestos en el artículo 2.2.1.2.4.2.14. del Decreto 1082 de 2015 y que tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal. (Parágrafo 1° del artículo 2.2.1.2.4.2.15 del Decreto 1082 de 2015)
- Emprendimientos y empresas de personas con discapacidad: Al menos uno de los integrantes cumpla con los criterios previstos en el artículo 2.2.1.2.4.2.6. del Decreto 1082 de 2015 y acredite una participación no inferior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal, aportando la experiencia requerida, como mínimo, en una proporción equivalente a su participación en la conformación del proponente plural. (Parágrafo 1° del artículo 2.2.1.2.4.2.7.3. del Decreto 287 de 2026).

V. Evaluación de abastecimiento histórico en entidades estatales

Para realizar el análisis del sector de tiquetes aéreos, resulta fundamental examinar las prácticas y tendencias contractuales observadas en el mercado público, a partir de la información disponible en la herramienta de Abastecimiento Estratégico desarrollada por Colombia Compra Eficiente. En este contexto, la Universidad orienta su análisis hacia la caracterización específica del comportamiento de la contratación de los servicios asociados al transporte aéreo de pasajeros, descritos en las categorías anteriormente mencionadas.

Este enfoque busca distinguir las dinámicas de adquisición bajo clasificadores comunes dentro del Sistema de Compras Públicas. La Universidad centra su estudio en comprender, desde una perspectiva agregada, la interacción entre la demanda institucional y la oferta de agencias de viajes, aerolíneas y operadores

especializados en la gestión de desplazamientos corporativos, identificando las entidades públicas con mayor frecuencia de contratación, los montos adjudicados, las modalidades de selección más recurrentes y los tipos de servicios adquiridos. Igualmente, el análisis permite caracterizar el perfil de los oferentes, su nivel de especialización en la gestión de viajes, capacidad operativa, experiencia y participación en procesos de competencia abierta o limitada.

De manera complementaria, se observa que los códigos UNSPSC utilizados para los procesos de adquisición de servicios de transporte aéreo de pasajeros presentan una alta concentración en determinadas familias del clasificador, especialmente aquellas asociadas a servicios de transporte, agencias de viajes, reservas, emisión de tiquetes y servicios conexos de desplazamiento institucional, en donde se encuentra la mayoría de los servicios analizados en las categorías. Esta convergencia responde a la estructura misma del UNSPSC, que agrupa bajo los mismos dominios los servicios relacionados con la movilidad, la logística de viajes y la gestión de desplazamientos nacionales e internacionales.

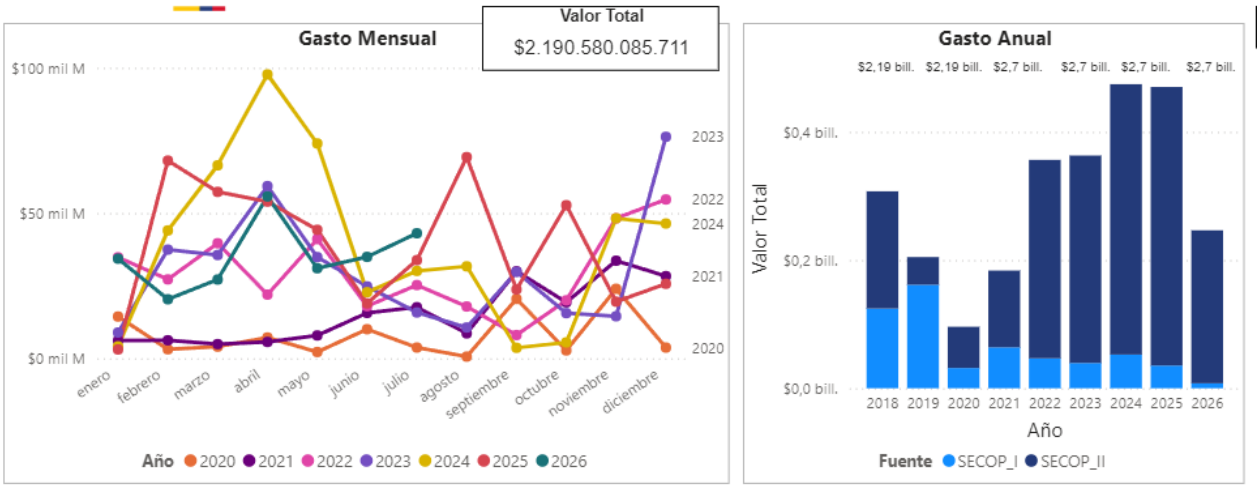
Este análisis permite evaluar los niveles de competencia, la concentración del mercado y las oportunidades de mejora en la planeación contractual, fortaleciendo la capacidad institucional para tomar decisiones basadas en información y gestionar de manera eficiente la demanda de servicios de transporte aéreo de la Universidad.

Para el presente estudio, la Universidad Militar filtró la información empleando los códigos UNSPSC de tercer nivel (clase) asociados a las principales líneas de transporte aéreo, tales como:

(i) 781115 – Transporte de pasajeros aérea
(ii) 901215 – Agentes de viajes

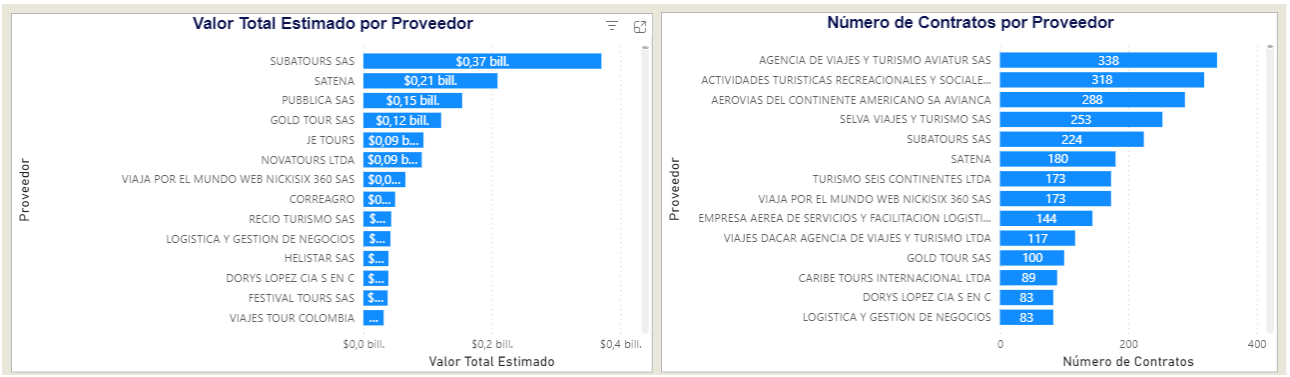
Estos agrupadores permiten observar de forma integrada la dinámica de contratación pública en torno a transporte aéreo, garantizando la trazabilidad con las clasificaciones utilizadas por el Abastecimiento Estratégico y reforzando la coherencia técnica entre las listas de bienes y servicios requeridos.

Gráfica 23. Resultados Modelo de Abastecimiento Estratégico



El valor de los procesos de contratación que contienen estos códigos relacionados es cercano a los 2 billones de pesos para los últimos 5 años, siendo el 2024 el año en que más se han contratado estos bienes y servicios (cerca de 500.000 millones) lo que puede explicarse por valores atípicos de contratación, dado que los otros años mantienen una tendencia en los valores contratados.

Gráfica 24. Resultados proveedores Modelo de Abastecimiento Estratégico



Existe diversidad de proveedores y diferentes tamaños empresariales de los mismos para atender la contratación estatal. Dentro de la herramienta se registran 7433 contratos asociados a estos códigos UNSPSC que han sido adjudicados por distintas entidades por medio de SECOP I o II.

Gráfica 25. Valores agregados por UNSPSC Modelo de Abastecimiento Estratégico

Comportamiento contratacion por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2024		2025			2026			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia		Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	882	15,95%	698	$269.837.341.538	12,32%	489	$160.636.519.080	7,33%	4401	$1.491.958.978.669	68,11%
9012 - Facilitación de viajes	927	5,71%	579	$200.388.479.733	9,15%	374	$85.866.704.987	3,92%	3032	$698.621.107.042	31,89%
Total	809	21,66%	1277	$470.225.821.271	21,47%	863	$246.503.224.067	11,25%	7433	$2.190.580.085.711	100,00%

VI. Análisis financiero del sector

La Universidad Militar analizó la capacidad financiera y organizacional de los proveedores de tiquetes aéreos a partir de las bases de datos de la plataforma SIREM de la Superintendencia de Sociedades; información disponible en cámaras de comercio y proveedores históricos de contratación de este tipo de bienes y servicios. Para este análisis, la universidad consideró las empresas asociadas a los códigos CIIU de (H4921) Transporte de pasajeros; (N7911) Actividades de las agencias de viaje; y (N7912) Actividades de operadores turísticos, ya que bajo estos códigos se encuentran inscritas la mayoría de las empresas que guardan relación con el sector analizado.

La siguiente contiene las estadísticas descriptivas de los principales indicadores financieros de las empresas analizadas en la muestra.

Tabla 2. Indicadores financieros de los proveedores de tiquetes aéreos

Estadísticas descriptivas	Índice de liquidez	Índice de endeudamiento	Razón de cobertura de intereses	Rentabilidad patrimonio	Rentabilidad activo	Capital de trabajo
Promedio	2,39	0,49	305,69	0,32	0,13	1.421.638.858
Mediana	1,75	0,49	2,95	0,17	0,07	438.000.000
Desviación estándar	1,96	0,24	2399,26	0,56	0,23	9.961.277.239
Mínimo	0,01	0,00	0,04	-0,11	-0,07	-158.713.000.000
Máximo	9,86	1,00	20796,55	5,54	3,13	115.526.540.000
No. de empresas	1200	1200	74	1200	1200	1200
Indicador sugerido	**Mayor a 1,41**	**Menor a 0,62**	**Mayor a 0**	**Mayor a 0,04**	**Mayor a 0,02**	**Mayor a $1.421.638.858**

Fuente: cálculos realizados por la Universidad Militar

Frente al índice de liquidez, se establece un promedio de 2,39, lo que indica que en general, las empresas poseen más del doble de activos corrientes frente a sus pasivos corrientes. Adicionalmente, existe variabilidad moderada respecto a la desviación estándar, lo que muestra un sector heterogéneo con diferentes tamaños empresariales y distinta solidez financiera. La mayoría de las empresas analizadas maneja liquidez positiva, aunque existen extremos de sobre liquidez e iliquidez

El índice de endeudamiento cuenta con un promedio de 0,49 y mediana también de 0,49, lo que implica que, en general, la mitad de los activos de las empresas se financian con deuda y la otra mitad con

recursos propios. La desviación estándar de 0,24 señala que hay diferencias entre la forma de endeudamiento de las empresas incluidas en el análisis, pero no extremas.

La razón de cobertura de intereses presenta un promedio de 305,69 frente a una mediana de 2,95, lo que revela una fuerte asimetría, representada por solamente 74 empresas que reportan gastos financieros dentro de sus estados financieros. Dado que solo se reportan 74 empresas, se observa que muchas no tienen deuda financiera o no reportaron datos, lo que afecta la muestra y refuerza la heterogeneidad de este indicador.

La rentabilidad del patrimonio refleja un promedio de 0,32 y una mediana de 0,17, lo cual indica que en promedio las empresas generan un 32% de utilidades sobre el patrimonio. Este indicador también presenta una alta desviación estándar (56%) lo que deja en evidencia heterogeneidad de la muestra, es decir, diferencias entre empresas rentables y otras con menores resultados.

Por otra parte, la rentabilidad del activo presenta un promedio de 0,13 y una Desviación estándar elevada de 0,23, lo que revela una variabilidad moderada: mientras algunas empresas logran alta eficiencia en el uso de activos, otros apenas cubren sus costos básicos.

El indicador de capital de trabajo presenta un promedio de $1.421.638.858 y una mediana de $438.000.000, la distancia entre estos dos indicadores estadísticos y el valor de la desviación estándar ($9.961.277.239) son evidencia de la alta dispersión entre los datos analizados, mostrando al igual que los otros indicadores, diferencias considerables entre las empresas analizadas y sus tamaños empresariales.

El análisis financiero de las empresas se centró en indicadores que reflejan de manera más precisa la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad, asegurando que la evaluación priorice la sostenibilidad de los proveedores y su capacidad real de atender las necesidades de la universidad sin afectar la calidad ni la rigurosidad del proceso.

VII. Experiencia de los proveedores en el sector

Durante la etapa de investigación para estructurar este análisis del sector se unificaron las categorías asociadas a servicios de transporte aéreo de pasajeros, emisión de tiquetes, gestión de viajes corporativos y servicios conexos de desplazamiento. La Universidad Militar revisó los repositorios de datos abiertos, históricos de contratación de la Universidad y bases de datos empresariales para identificar los posibles proveedores que pudieran ofrecer este tipo de servicios, así como analizar sus características financieras, experiencia y particularidades operativas adicionales relevantes para el proceso de agregación que pretende adelantar la Universidad.

El sector de tiquetes aéreos en Colombia está compuesto por una amplia variedad de actores, que incluyen aerolíneas nacionales e internacionales, agencias de viajes tradicionales, agencias de viajes en línea (OTA), consolidadores y empresas especializadas en la administración de viajes corporativos. Esta

diversidad se refleja en los distintos niveles de experiencia contractual que poseen los participantes del sector, dependiendo de su capacidad operativa, cobertura de rutas, infraestructura tecnológica, nivel de formalización y segmentos de mercado atendidos. La diversidad de proveedores se evidencia en empresas enfocadas en la atención de requerimientos específicos o de menor escala, mientras otras cuentan con experiencia en la administración de grandes contratos con entidades públicas, universidades, organizaciones multilaterales y empresas del sector corporativo.

Las empresas más consolidadas del sector suelen tener experiencia en la participación de procesos de contratación estructurados, incluyendo licitaciones públicas y procesos competitivos de mayor cuantía. Estos proveedores cuentan con conocimiento de la normatividad contractual colombiana, cumplen con los requisitos técnicos, financieros y jurídicos exigidos, y tienen la capacidad de garantizar condiciones adecuadas de servicio en materia de reservas, emisión de tiquetes, modificaciones de itinerarios, atención al usuario y soporte operativo. Adicionalmente, suelen ofrecer servicios complementarios como plataformas tecnológicas de autogestión, reportes de consumo, asesoría en optimización de costos de viaje, gestión de programas corporativos, asistencia al viajero y acompañamiento en la logística de desplazamientos nacionales e internacionales, lo que les permite atender requerimientos institucionales de manera integral.

Ante la diversidad de experiencia contractual presente en este sector, la Universidad Militar Nueva Granada identifica una oportunidad para aprovechar tanto la capacidad operativa, cobertura y respaldo de los grandes proveedores, como la flexibilidad, atención personalizada y capacidad de respuesta que ofrecen pequeñas y medianas agencias de viajes especializadas. Esta heterogeneidad implica el reto de estructurar procesos de contratación que promuevan la participación de diferentes actores del mercado, garantizando condiciones de competencia equilibradas, sin comprometer la calidad del servicio, la oportunidad en la emisión de los tiquetes ni la continuidad de la atención requerida para los desplazamientos institucionales.

El Proponente persona natural o jurídica deberá acreditar la experiencia con el RUP de acuerdo con el clasificador de bienes y servicios en tercer nivel expresado en SMMLV, de conformidad con uno o varios de los códigos de los productos y servicios relacionados en la tabla que se encuentra al final de esta sección. También podrá acreditar experiencia de contratos ejecutados celebrados por Consorcios, Uniones Temporales y sociedades en las cuales el interesado tenga o haya tenido participación, para cada uno de los bienes y servicios identificados con el Clasificador de Bienes y Servicios en el tercer nivel y su valor expresado en SMMLV.

El proponente que dentro de la oferta presentada se identifique como MIPYME, o emprendimiento o empresa de personas con discapacidad, podrá presentar dos (2) contratos adicionales para el cumplimiento de la experiencia requerida en SMMLV, de conformidad con lo establecido en la sección “C. Criterio diferencial para MIPYMES, emprendimientos y empresas de mujeres y emprendimientos y empresas de personas con discapacidad” del presente documento.

Los valores establecidos frente al requisito de experiencia fueron considerados teniendo en cuenta el valor estimado de las contrataciones que pueda adelantar la Universidad Militar y fomentando la

participación de todo tipo de proveedores. Los proponentes deben acreditar con el RUP experiencia según las condiciones detalladas en esta sección, de acuerdo con lo establecido a continuación:

Tabla 3. Relación de experiencia exigida

Categoría	Códigos del clasificador UNSPSC	Experiencia mínima requerida en SMMLV	Cantidad de contratos a aportar
Procesos de mínima cuantía	781115 - 901215	200	5
Procesos de mínima y menor cuantía		500	5
Procesos de todas las cuantías		1200	5

Fuente elaboración propia

A modo de ejemplo: En el caso que un proponente quiera participar en los procesos que adelante la Universidad Militar de menor cuantía respecto a la adquisición de tiquetes aéreos, deberá acreditar una experiencia de 500 SMMLV hasta máximo con 5 contratos que correspondan a la sumatoria total de la experiencia requerida para esta categoría.

VIII. Requisitos técnicos relevantes

El sector de tiquetes aéreos cuenta con una amplia variedad de normas, regulaciones, certificaciones y estándares aplicables a la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, comercialización de tiquetes y operación de agencias de viajes, con el fin de garantizar la seguridad operacional, la calidad del servicio y la protección del usuario. A continuación, se relacionan algunas de sus principales normas y certificaciones:

Tabla 4. Normas relevantes para el sector de tiquetes aéreos

Ítem	Norma/certificación	Descripción
1	ISO 9001	Establece los requisitos para un sistema de gestión de calidad. Garantiza que la aerolínea, agencia de viajes o proveedor de servicios de gestión de viajes cuenta con procesos estandarizados para la atención al cliente, reservas, emisión de tiquetes, gestión de cambios y mejora continua del servicio.

Ítem	Norma/certificación	Descripción
2	ISO 14001	Norma internacional de gestión ambiental que certifica que la organización implementa prácticas responsables para reducir el impacto ambiental de sus operaciones, promover la eficiencia energética y gestionar adecuadamente los aspectos ambientales asociados al transporte aéreo y a las actividades administrativas.
3	Certificación IATA (International Air Transport Association)	Acredita que la agencia de viajes o proveedor autorizado cumple los estándares internacionales exigidos por la industria aérea para la emisión y comercialización de tiquetes, acceso a sistemas globales de distribución y gestión segura de transacciones.
4	Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC)	Conjunto de disposiciones expedidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que regulan la operación del transporte aéreo en Colombia, los derechos y deberes de los pasajeros, las condiciones de prestación del servicio y los requisitos de los operadores aéreos.
5	Certificación IOSA (IATA Operational Safety Audit)	Programa de auditoría reconocido internacionalmente que evalúa los sistemas de gestión y seguridad operacional de las aerolíneas, garantizando el cumplimiento de estándares globales de seguridad aérea.
6	Registro Nacional de Turismo (RNT)	Documento obligatorio para agencias de viajes y operadores turísticos en Colombia, que acredita su habilitación legal para desarrollar actividades relacionadas con la intermediación y comercialización de servicios turísticos y de transporte aéreo.
7	Ficha técnica del servicio	Documento que describe las características del servicio requerido, incluyendo rutas, cobertura geográfica, tiempos de respuesta, condiciones tarifarias, políticas de cambios y cancelaciones, soporte al usuario, canales de atención y demás especificaciones técnicas exigidas en el proceso contractual.
8	Certificaciones de seguridad de la información	Acreditan que la organización cuenta con controles para la protección de la información de los usuarios, datos de reservas, transacciones electrónicas y demás información sensible administrada durante la prestación del servicio.

Fuente elaboración propia

Condiciones técnicas transversales para oferentes (aplican a todas las categorías)

La prestación de servicios de tiquetes aéreos incluye:

• La gestión integral de reservas, emisión, expedición y entrega de los tiquetes requeridos por la entidad, garantizando oportunidad, exactitud de la información y cumplimiento de las condiciones tarifarias aplicables.

• La atención de solicitudes de acuerdo con los procedimientos establecidos por la entidad, incluyendo la coordinación de itinerarios, modificaciones, cancelaciones, reembolsos y demás requerimientos asociados a los desplazamientos institucionales.

• La validación previa de rutas, horarios, conexiones, disponibilidad de cupos, condiciones tarifarias y restricciones aplicables antes de la emisión de los tiquetes, así como la gestión de ajustes o correcciones en caso de inconsistencias o cambios requeridos por la entidad.

• La asesoría técnica y operativa sobre alternativas de viaje, optimización de costos, políticas tarifarias, condiciones de equipaje, requisitos migratorios y demás aspectos relacionados con la prestación del servicio de transporte aéreo.

• La garantía de calidad definida en las condiciones técnicas, que cubra la correcta prestación del servicio de intermediación, la adecuada gestión de reservas y la atención oportuna de novedades durante la vigencia del contrato.

• La disponibilidad permanente de canales de atención y soporte para la gestión de requerimientos, cambios de itinerario, contingencias operacionales y demás situaciones que puedan afectar los desplazamientos de los usuarios autorizados por la entidad.

• La designación de un ejecutivo de cuenta o asesor especializado como punto único de contacto para la Universidad Militar Nueva Granada, responsable de atender de manera prioritaria las solicitudes de viaje. Dicho profesional deberá realizar un análisis comparativo de las diferentes alternativas disponibles en el mercado, incluyendo tarifas, rutas, horarios, escalas, tiempos de desplazamiento, condiciones tarifarias, políticas de cambios y demás servicios asociados, con el fin de presentar a la Entidad opciones técnica y económicamente eficientes que permitan satisfacer la necesidad de desplazamiento bajo criterios de optimización de recursos, oportunidad y conveniencia institucional.

Los servicios de transporte aéreo suministrados deberán corresponder a reservas efectivamente confirmadas por las aerolíneas, con información veraz, completa y actualizada, sin inconsistencias en nombres, rutas, fechas, horarios, condiciones tarifarias o cualquier otra situación que pueda afectar la utilización del servicio por parte de los viajeros de la Universidad Militar Nueva Granada. Asimismo, deberán cumplir con las especificaciones técnicas establecidas para cada solicitud, incluyendo itinerarios, clases tarifarias, tiempos de conexión, cobertura de rutas y demás condiciones definidas por la entidad.

Los tiquetes aéreos deberán ser entregados por medios electrónicos o a través de los canales definidos en las especificaciones técnicas de cada cotización, garantizando su adecuada identificación y trazabilidad, incluyendo información del pasajero, ruta, fecha de viaje, número de reserva, aerolínea, condiciones tarifarias y demás datos necesarios para la correcta ejecución del desplazamiento.

Los servicios suministrados por el proveedor deberán cumplir con todos los requisitos técnicos mínimos definidos en cada solicitud de cotización que se realice bajo la presente lista de precalificados, incluyendo estándares de calidad en la atención, oportunidad en la emisión, disponibilidad de soporte, cumplimiento normativo y, cuando aplique, las certificaciones, habilitaciones y registros vigentes exigidos por la normativa colombiana y por la industria del transporte aéreo para este tipo de servicios.

IV. Estudio de la demanda

La UMNG busca a través del análisis de la demanda de las Entidades Estatales, determinar las necesidades de estas para la adquisición de tiquetes aéreos, así como de otras variables vinculadas a dicho análisis.

A. Análisis de contratación de entidades estatales

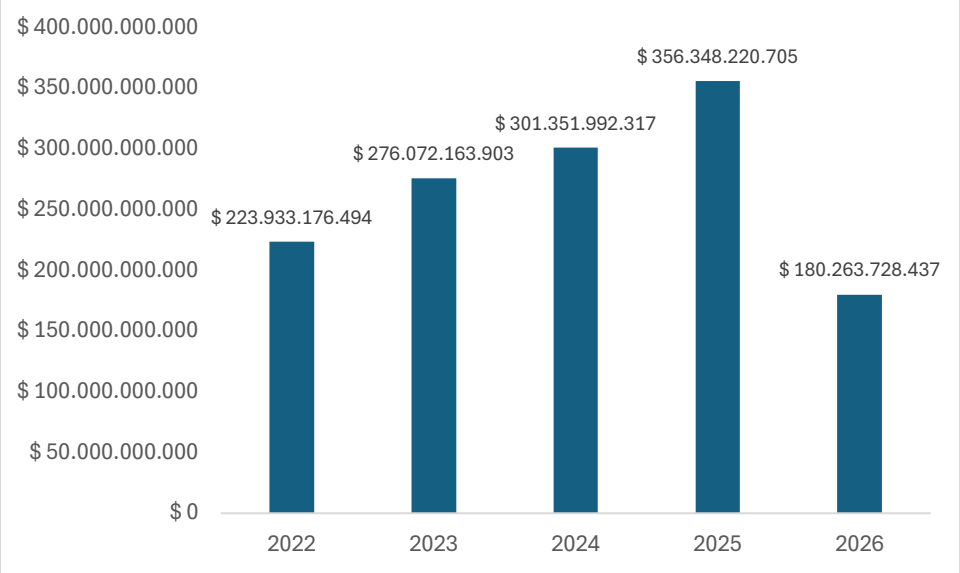
Con el fin de conocer la forma en que las Entidades Estatales contratan la adquisición de tiquetes aéreos, la UMNG- revisó la información de contratación disponible en el SECOP II en series históricas de los últimos 5 años. Para seleccionar la muestra del SECOP, la UMNG realizó un filtro de los procesos y contratos suscritos por las Entidades Estatales para dichos bienes.

La información encontrada por Colombia Compra Eficiente se resume de la siguiente manera a partir del portal de Datos Abiertos (www.datos.gov.co):

- SECOP II – 2025 procesos

Desde el año 2022 a 2026 se han desarrollado un total de 2025 procesos contractuales a través de la plataforma SECOP II relacionados con adquisición de tiquetes, por valor de más de $1,3 billones, tal como aparece en la siguiente ilustración:

Gráfica 26.
Valores contratados por año frente a tiquetes aéreos en la plataforma SECOP II (2022-2026)



Fuente: SECOP II

Las entidades que hacen parte del top 10 de entidades que más demandan tiquetes aéreos son:

Tabla 6. Top 10 de entidades compradoras de tiquetes aéreos

Entidad	Valor total	Número de contratos
Fiscalía General De La Nación Nivel Central.	$ 94.782.307.303	6
Central Administrativa Y Contable Cenac Personal	$ 57.187.539.031	7
UNP	$ 50.643.660.000	5
IDRD - Entidad Oficial.	$ 46.196.665.017	4
DAPRE	$ 38.743.628.046	7
Ministerio De Educacion Nacional (MEN)	$ 38.495.272.413	9
Defensoría Del Pueblo	$ 31.317.298.250	9
ICBF Sede Nacional	$ 29.430.185.784	5
Armada Nacional Base Naval No. 6 Arc Bogota	$ 23.599.286.011	15
Fondo Rotatorio	$ 23.335.894.787	2

Fuente: SECOP II

B. Modalidad de Contratación

La modalidad de contratación principal para la contratación de tiquetes aéreos corresponde a la selección abreviada de subasta inversa.

Tabla 7. Modalidades de contratación de Tiquetes aéreos

Modalidad De Contratación	Valor Total	Número De Contratos
Selección abreviada subasta inversa	$ 809.431.802.347	477
Contratación directa	$ 107.330.069.985	101
Licitación pública	$ 78.275.761.817	31
Contratación régimen especial (con ofertas)	$ 76.101.587.407	52
Contratación régimen especial	$ 75.160.478.727	132
Contratación Directa (con ofertas)	$ 72.223.294.311	65
Mínima cuantía	$ 63.488.262.521	986
Selección Abreviada de Menor Cuantía	$ 51.620.918.058	177
Menor Cuantía Sin Manifestación Interés	$ 4.337.106.683	4
Total general	**$ 1.337.969.281.856**	**2025**

Fuente elaboración propia / SECOP II

C. Contratación histórica de la UMNG

El análisis de la demanda de la Universidad Militar Nueva Granada (UMNG) se construyó a partir de la revisión de múltiples fuentes: histórico de contratación en SECOP I y II, procesos recientes asociados a Tiquetes aéreos, servicios de viaje y transporte aéreo institucional, así como adquisiciones incluidas en el presupuesto 2025, lo que permitió identificar patrones de compra, recurrencias en objetos contractuales y áreas emergentes de inversión.

Uno de los hallazgos más relevantes es que la demanda institucional en materia de Tiquetes aéreos se organiza en torno a tres grandes bloques, coherentes con las necesidades operativas, académicas y misionales de la Universidad Militar Nueva Granada:

- Tiquetes aéreos nacionales: corresponde al conjunto de servicios de transporte aéreo destinados a la movilidad de docentes, investigadores, directivos y personal administrativo dentro del territorio colombiano. Incluye la adquisición de tiquetes para actividades académicas, misiones institucionales, acompañamiento a convenios interinstitucionales y demás desplazamientos requeridos para el cumplimiento de las funciones misionales de la Universidad. Este tipo de servicio prioriza criterios como disponibilidad de rutas, flexibilidad en cambios y cancelaciones, tiempos de conexión y competitividad tarifaria frente a los itinerarios institucionales.

- Tiquetes aéreos internacionales: hace referencia al conjunto de servicios de transporte aéreo destinados a la participación de la comunidad universitaria en actividades de cooperación internacional, movilidad académica, ponencias, pasantías y relacionamiento con instituciones y organismos internacionales. Incluye la adquisición de tiquetes en rutas internacionales, con las conexiones y clases de servicio requeridas según el perfil del viajero y la naturaleza de la actividad. Este segmento se enfoca en características como cobertura de rutas internacionales, condiciones de equipaje, políticas de cambios y cancelaciones, y asistencia en caso de contingencias durante el viaje.

- Servicios complementarios de gestión de viajes: comprende los elementos y servicios de apoyo logístico asociados a la planeación, reserva y seguimiento de los desplazamientos aéreos institucionales. Incluye la gestión de reservas, expedición y reexpedición de tiquetes, asistencia en el proceso de check-in, generación de reportes de gasto en viajes, y acompañamiento ante eventualidades como cambios de itinerario o cancelaciones de vuelo. Este bloque prioriza aspectos relacionados con oportunidad en la atención, disponibilidad de canales de soporte, trazabilidad de la información y capacidad de respuesta ante contingencias.

V. Conclusiones

A manera de conclusión, del análisis del sector de Tiquetes aéreos se destaca que la Universidad Militar Nueva Granada opera en un mercado dinámico, con fuerte presencia de agencias de turismo con cubrimiento nacional e internacional y una oferta amplia y especializada, donde confluyen diferentes tipos de agencias, plataformas de distribución global (GDS) y operadores con capacidades técnicas y logísticas para atender diversos tipos de contratos de todas las cuantías. Este mercado se caracteriza por una alta participación de aerolíneas y agencias de viajes especializadas en el segmento corporativo e institucional, una creciente formalización en procesos contractuales y la posibilidad de atender demandas institucionales mediante esquemas de tarifas corporativas, disponibilidad de rutas y atención permanente ante cambios o contingencias de viaje.

Así mismo, se evidencia que la demanda institucional se organiza en tres grandes categorías: tiquetes aéreos nacionales; tiquetes aéreos internacionales; y servicios complementarios de gestión de viajes, lo cual permite estructurar procesos de contratación diferenciados y más eficientes, alineados con las necesidades específicas de movilidad académica y proyección institucional de la Universidad. Estas categorías implican distintos niveles de exigencia técnica, desde criterios de cobertura de rutas, flexibilidad tarifaria y tiempos de conexión, hasta requerimientos de asistencia en contingencias, trazabilidad y oportunidad en la atención.

El sector se distingue por la inclusión de servicios de valor agregado como gestión de reservas, expedición y reexpedición de tiquetes, acompañamiento en check-in, generación de reportes de gasto en viajes y asistencia ante cambios o cancelaciones, así como por una cadena de distribución estructurada con diversidad de tamaños empresariales, facilitando la implementación de la lista de precalificados e intentando realizar compras estandarizadas. Adicionalmente, los proveedores del sector presentan, en

general, capacidades operativas y financieras adecuadas para atender contratos institucionales, lo que se traduce en condiciones favorables para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, la calidad de la atención y la sostenibilidad de las relaciones contractuales.

El comportamiento macroeconómico (crecimiento moderado del PIB, inflación en proceso de convergencia y aumento del salario mínimo), junto con factores propios del sector aéreo como la volatilidad del precio del combustible (jet fuel) y de la tasa de cambio, confirma un entorno estable pero exigente en términos de costos, especialmente en tarifas, impuestos y tasas aeroportuarias, y disponibilidad de rutas. En este contexto, la UMNG identifica que su demanda se concentra en las categorías mencionadas anteriormente, con requisitos técnicos, financieros y de experiencia (en SMMLV) proporcionales a los montos a contratar. Este esquema, soportado en la modalidad de invitación a cotizar entre proveedores precalificados, permite aprovechar economías de escala, mejorar los tiempos de contratación, atraer oferentes idóneos y especializados, y asegurar condiciones de calidad, continuidad del servicio y valor por dinero acordes con las necesidades académicas, administrativas y de proyección institucional de la Universidad.

FUNCIONARIO	NOMBRE	FIRMA	FECHA
Proyectó	Cristian David Dominguez Núñez- Estructurador Jurídico		Septiembre de 2026
Proyectó	Julián Mauricio Ortegón- Estructurador Técnico		Septiembre de 2026
Revisó:	Asesor- Firma Abril Gómez Mejía Abogados (AGM)	Visto bueno mediante correo de fecha 16 de septiembre de 2026	Septiembre de 2026
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad, lo presentamos para la firma.			