De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, el área de Estudios de Mercado y Plan de Compras de la Subdirección Administrativa de la UGPP presenta el análisis sectorial y estudio de mercado del proceso contractual para contratar el servicio de "**Prestar el servicio de transporte especializado a todo costo, para la movilización de los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social UGPP**."

De acuerdo con el clasificador de bienes y servicios de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, el servicio a contratar se puede encontrar codificado en alguna de las siguientes opciones, codificación que puede ser ajustada al momento de publicar el proceso de selección:

Código Segmento	Nombre Segmento	Código Familia	Nombre Familia	Código Clase	Nombre Clase	Código Producto	Nombre Producto
78	Servicios de transporte almacenaje y correo	11	Transporte de Pasajeros	18	Transporte de pasajeros por carretera	00	N/A

Código UNSPSC *(CÓDIGO PRODUCTO):* 78111800

ANÁLISIS DEL MERCADO

A. MERCADO INTERNACIONAL

La invasión en curso de Ucrania, por parte de Rusia, configura el más complejo momento histórico que ha vivido el mundo en las últimas décadas, y ello no sólo por las naturales consecuencias de mediano y largo plazo que los aires de guerra anticipan, sino también por las consecuencias inmediatas que puede tener sobre los mercados financieros, sobre las cadenas de abastecimiento y sobre los mercados energéticos. El refuerzo de presiones inflacionarias que de ello resulte, y los traumatismos que puedan experimentar algunas economías, particularmente las europeas, harán más complejo el panorama económico mundial, y avivarán los temores de esta inflación, que han rondado la mente de los analistas en las últimas semanas.

Existen tres escenarios posibles: el primero, un acuerdo mínimo aceptable por las partes, que incluya suspender la ofensiva sobre Ucrania, garantizando como contraprestación un compromiso de la OTAN de aplazar la vinculación de nuevos miembros al acuerdo de manera indefinida; el segundo, una prolongación del conflicto, en la que Rusia termina por imponer un gobierno amigo en Ucrania, pero asumiendo inmensos costos económicos, que debilitan a su presidente y lo obligan a buscar alianzas profundas con otros socios comerciales, como China o la India; o tercero, una generalización del conflicto, con impredecibles consecuencias futuras sobre el destino de occidente y del mundo.

Entre tanto, las consecuencias de corto plazo sobre la economía son complejas: el encarecimiento del petróleo y de otros energéticos, con consecuencias negativas sobre el ritmo de actividad económica, aun a pesar de que las transacciones energéticas no han sido expresamente incluidas en las acciones de retaliación de occidente; presiones de costos adicionales en todo el mundo, por las disrupciones en el abastecimiento de algunas materias primas e insumos agrícolas y energéticos de los que Rusia y Ucrania son proveedores importantes a nivel mundial, como lo ilustra la tabla 1; posibles aplazamientos en el proceso de endurecimiento de la política monetaria en los países desarrollados, hasta que se definan mejor los impactos de la crisis sobre la economía; y seguramente turbulencias en los mercados financieros internacionales, que alterarán las actitudes ante el riesgo de los principales agentes.

Colombia experimentará efectos mixtos, en el corto plazo: se verá afectada por presiones de costos derivadas de los problemas en las cadenas de abastecimiento de insumos agrícolas, que agudizarán las presiones inflacionarias; podría verse también afectada negativamente conforme cambie la actitud ante el riesgo en los mercados financieros, dada la

vulnerabilidad que exhibe la Cuenta Corriente de la Balanza de Pagos, cuyo déficit cerró en 7 % del PIB en el cuarto trimestre de 2021; pero se beneficiará de los altos precios del petróleo, aún a pesar de que la cantidad de petróleo importada se ha ido reduciendo; y probablemente también por el eventual aplazamiento de los aumentos en la tasa de intervención del banco central en los Estados Unidos. Pero los efectos de largo plazo, de prolongarse o agudizarse la crisis, son impredecibles, y generarán sin duda, en caso de presentarse, grandes retos al manejo de la política económica.

TABLA 1. EXPORTACIONES MUNDIALES. 2020. Miles de dólares americanos

Descripción del producto	EXPORTACIONES MUNDIALES 2020	Valor exportado RUSIA en 2020	Valor exportado UCRANIA en 2020	Participacion RUSIA +
Todos los productos	17.503.376.175	337.105.352	49.388.093	2,2%
Cereales	119.378.891	9.340.483	9.417.292	15,7%
Abonos	55.560.714	6.995.406	377.391	13,3%
Níquel y sus manufacturas	23.393.002	3.023.812	3.132	12,9%
Materias no a otra parte especificadas	307.908.524	39.315.738	1.758	12,8%
Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias ...	102.150.892	3.890.515	5.759.568	9,4%
Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ...	1.622.542.721	141.918.220	530.440	8,8%
Fundición, hierro y acero	329.699.219	16.006.086	7.690.483	7,2%
Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	134.090.915	8.196.109	1.408.411	7,2%
Los demás metales comunes; cermets; manufacturas de estas materias	14.344.315	709.439	63.172	5,4%
Materias trenzables y demás productos de origen vegetal, no expresados ni comprendidos en ...	1.271.629	17.796	47.412	5,1%
Instrumentos musicales; sus partes y accesorios	7.088.535	13.431	325.287	4,8%
Perlas finas (naturales) o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas, metales preciosos, ...	716.683.596	30.360.379	114.391	4,3%
Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	111.695.032	4.639.559	42.139	4,2%
Resto	13.957.568.190	72.678.379	23.607.217	0,7%

Fuentes: Cálculos del ITC basados en estadísticas de UN COMTRADE e del ITC.

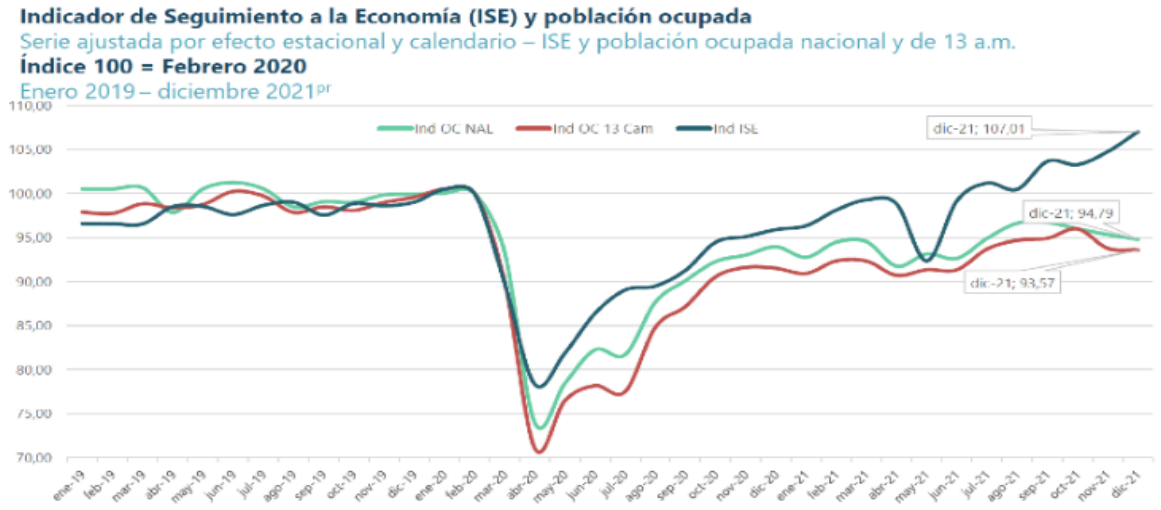
B. ECONOMIA COLOMBIANA

Tras cerrar el año 2021 con un buen crecimiento del 10,6 %, que se ilustra en la tabla 2, los retos del 2022 son complejos, especialmente por las condiciones de incertidumbre que se dan en un año de elecciones como éste: impulsar el crecimiento del empleo, que se ha rezagado con respecto al crecimiento del PIB; enfrentar el problema inflacionario, que ha agudizado considerablemente en los últimos meses; y mantener controladas las finanzas públicas, sin destender las necesidades de la población más pobre, todavía afectada por los efectos de la pandemia, y sin afectar significativamente las posibilidades de crecimiento económico.

El empleo se ha rezagado con respecto a la producción, como lo ilustra la figura 1: mientras el Indicador de Seguimiento a la Economía está en 107,1 en diciembre de 2021 y el índice de ocupación nacional está en 94,79, ambos medidos con relación a febrero de 2020. Ello indica que se están generando 0.885 empleos por cada unidad de producto, en comparación con la situación vigente en el período previo a la pandemia. Los datos de empleo de enero de 2022 muestran una tasa de desempleo del 14,6 %, que refuerza la importancia que debe tener el tema en la discusión pública.

TABLA 2. Crecimiento del PIB por tipo de demanda. 2021.	
Demanda interna	13,3%
Gasto de consumo final	14,1%
Gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las ISFLH[2]	14,6%
Gasto de consumo final del gobierno general	12,1%
Formación bruta de capital	9,9%
Exportaciones	14,2%
Importaciones	27,5%
Producto interno bruto	10,6%
Fuente: DANE. Cuentas Nacionales	

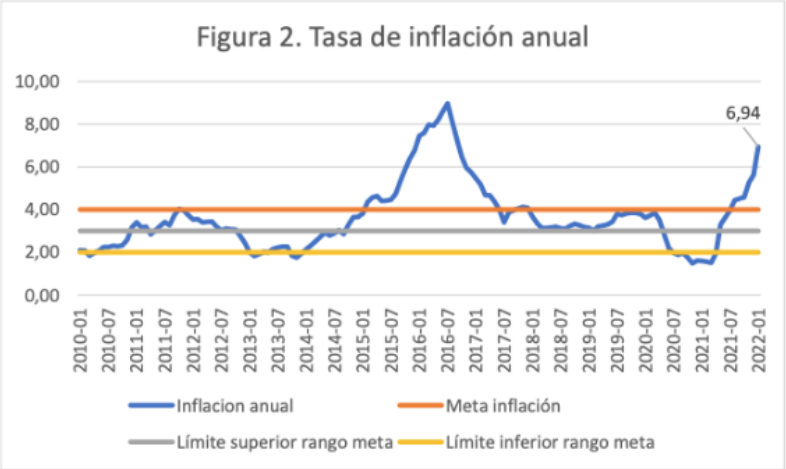
FIGURA 1. Indicador de seguimiento a la economía e índice de ocupación.



Fuente: Dane, Cuentas Nacionales

La Inflación anual del 6,94 % a la que llegamos en enero (ver figura 2), es por su parte, uno de los mayores problemas que enfrenta la política pública del país. Es especialmente preocupante, porque uno de sus componentes principales (la inflación de alimentos y bebidas no alcohólicas) registra un aumento del 19,94 %, que afecta especialmente a los grupos más pobres, que destinan mayor proporción de sus ingresos a esos bienes. Por ello, la inflación de los más pobres llegó al 8,29 %.

Las perspectivas son además complejas, porque las presiones de costos que experimentan los productores se están reflejando en un elevado nivel de incremento del Índice de Precios a los Productores (el IPP), a una tasa anual, en enero, del 28,2 %, lo que seguramente impulsará alzas futuras del IPC.



Fuente: DANE, Cuentas Nacionales

Hay varias causas del problema: en primer lugar, presiones internacionales. La inflación ha crecido en todo el mundo. En Estados Unidos la inflación anual ha llegado en enero al 7,5 %, un nivel ciertamente excesivo para ese país. Las cadenas de valor globales no se han recuperado de las disrupciones vividas, y todavía se observan dificultades en el abastecimiento, lo que se refleja, en el caso colombiano, en el encarecimiento de los insumos importados. A ello se sumarán los efectos negativos que puede tener la crisis en Europa oriental, con motivo de la invasión de Ucrania por parte de Rusia.

Las cadenas logísticas no se han normalizado aún: los costos de fletes se han elevado sustancialmente, generando presiones adicionales sobre las importaciones.

Y por supuesto, hay desajustes entre oferta y demanda en los mercados internos: la demanda creció vigorosamente en 2021, y la oferta no se ha ajustado en todos los casos con la misma rapidez. Ello se traduce en incremento de precios.

El aumento salarial de 2022, aunque sin duda muy bien recibido por aquellos que se benefician de el, ha representado presiones adicionales de costos, que se traducen también en inflación. La devaluación ha tenido también su contribución importante al problema: entre febrero de 2021 y febrero de 2022, se observa una devaluación del 7,9 %. Ello genera también presiones de costos.

Las acciones necesarias son claras: se impone una política monetaria restrictiva, que mande señales adecuadas del compromiso del Banco Central con contener la inflación, y modere las expectativas inflacionarias. Esa política (que ya empezó a aplicarse, con el aumento de 100 puntos básicos en la tasa de intervención) modera presiones de demanda, y fortalece la posición del país en los mercados financieros internacionales. El alza de la tasa de intervención disminuye además el riesgo de flujos de salida de capitales, que agravarían aún más las presiones sobre la tasa de cambio.

Hay que considerar la reducción transitoria de aranceles en la cadena alimenticia, para moderar presiones de costos en ella. Y hay que extender, como efectivamente se está haciendo, el programa de Ingreso Solidario, dando ayuda a quien ciertamente lo necesitan, dada la precariedad de sus ingresos y los costos de su canasta básica.

Pero, ante todo, deben emprenderse acciones decididas para impulsar la transformación productiva del país, en línea con las recomendaciones de la Misión de Internacionalización: las disrupciones el en las cadenas de valor, ocasionadas por la

pandemia y fortalecidas por el proceso de desacople de China y Estados Unidos, representan una oportunidad única para que el país se integre de manera novedosa a los mercados globales.

C. SECTOR TRANSPORTE

El objeto del proceso a adelantar por la Entidad se enmarca en el sector servicios o sector terciario de la economía, que es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes. No compran bienes materiales de forma directa, sino servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de la población.

El transporte es un sector estratégico para el desarrollo económico del país, a través del adecuado desarrollo de sus diferentes modalidades es posible garantizar una efectiva circulación de pasajeros, servicio privado y transporte de carga, incrementando así la competitividad en el sector del servicio mencionado. Así mismo, resulta fundamental para el desarrollo social ya que al contar con una movilidad en condiciones que satisfagan las necesidades de los ciudadanos, resulta esencial para la generación de bienestar y cumplimiento del objeto de los servicios prestados en cada una de las condiciones que así se requieran.

La Superintendencia de Transporte reformó su estructura organizacional, con el objetivo de ampliar su cobertura a todo el territorio nacional y equilibrar su capacidad técnica frente a todos los modos de transporte y logística. Es así, como a través de la expedición de los Decretos 2409 y 2410 de diciembre de 2018 la Superintendencia ejerce no solo el control de legalidad, al asegurar la observancia de la legislación en vigor, sino que además ejerce un control de oportunidad, mediante la consolidación del desarrollo de las actividades protegidas mediante supervisión inteligente del sector basada en la prevención.

Debido a la pandemia del COVID-19, se han establecido importantes restricciones en el movimiento de personas, el funcionamiento de los servicios y las normas sobre el distanciamiento físico, estas restricciones están teniendo profundos efectos en la vida diaria de los ciudadanos en este contexto, mantener un nivel mínimo de servicios de movilidad seguirá siendo aún más importante de lo que ya lo es habitualmente para asegurar que los servicios esenciales como la atención sanitaria, la distribución de alimentos y los trabajadores de servicios vitales puedan llegar a sus destinos de manera ordenada, segura y sostenible. Con este fin, la movilidad, como columna vertebral de las ciudades, debe seguir siendo prioritaria, ya que no sólo permite el desplazamiento de las personas.

La movilidad es uno de los fundamentos que mantienen el sistema urbano en funcionamiento, cada ciudadano utiliza uno o diferentes medios de transporte y la mayoría lo hace a diario. En Colombia se definieron reglas para el desplazamiento de pasajeros en transporte público o privado, como primera medida se conservan las condiciones básicas de bioseguridad previstas en la Resolución 677 del 24 de abril de 2020, con el fin de que los operadores y conductores de la cadena logística de transporte de carga por vía terrestre y fluvial, conductores de servicio público terrestre, así como terminales de transporte, transporte férreo, entes gestores y sistemas de transporte masivo y equipos de todas las modalidades de transporte, cumplan a cabalidad con las diferentes medidas para prevenir la propagación de la Covid-19.

Entre las disposiciones generales se encuentra limpiar y desinfectar los sitios en los cuales los usuarios, trabajadores y demás personas pueden o han entrado en contacto directo con los medios de transporte público, tales como taquillas, sillas, ventanas, pasamanos, entre otros, después de cada viaje o por lo menos tres veces al día.

Dentro de las modificaciones establecidas se permite que las personas que son de un mismo grupo familiar puedan movilizarse en el mismo vehículo particular de acuerdo con su capacidad máxima. Sin embargo, para el servicio de transporte público de pasajeros el grupo familiar podrá movilizarse sin guardar distanciamiento entre ellos, siempre y cuando se garantice la distancia de por lo menos un metro con el conductor. Así mismo, para los recorridos de larga distancia, se deberán identificar previamente los lugares en los cuales se podrán efectuar paradas cada tres horas, para surtir combustible

o hacer uso de baños y asegurarse que estos están dotados de manera constante y suficiente de papel higiénico y agua potable, dispensador de jabón antibacterial y toallas desechables para el lavado de manos.[1]

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL SECTOR

La inversión en infraestructura de transporte tiene como objetivo cerrar las brechas regionales del país e interconectar los principales centros de producción y consumo con los principales puertos. Además, mejoras sustanciales en la infraestructura de transporte multimodal tienen efectos directos en incrementos de la competitividad y la eficiencia del sector productivo y por esta vía, un mayor crecimiento económico de largo plazo.

Estos elementos cobran mayor relevancia en el contexto económico actual, donde la crisis económica causada por el desplome de los precios internacionales del petróleo y el COVID-19 llevará a que la economía colombiana crezca a tasas negativas por cuarta vez en los últimos 100 años, con un deterioro importante en sus cifras de desempleo y pobreza. Una mayor inversión en infraestructura hace parte fundamental entonces de la agenda de recuperación económica posterior al choque, dados sus fuertes encadenamientos con otros sectores de la economía y su efecto positivo sobre el empleo y el ingreso de los hogares.

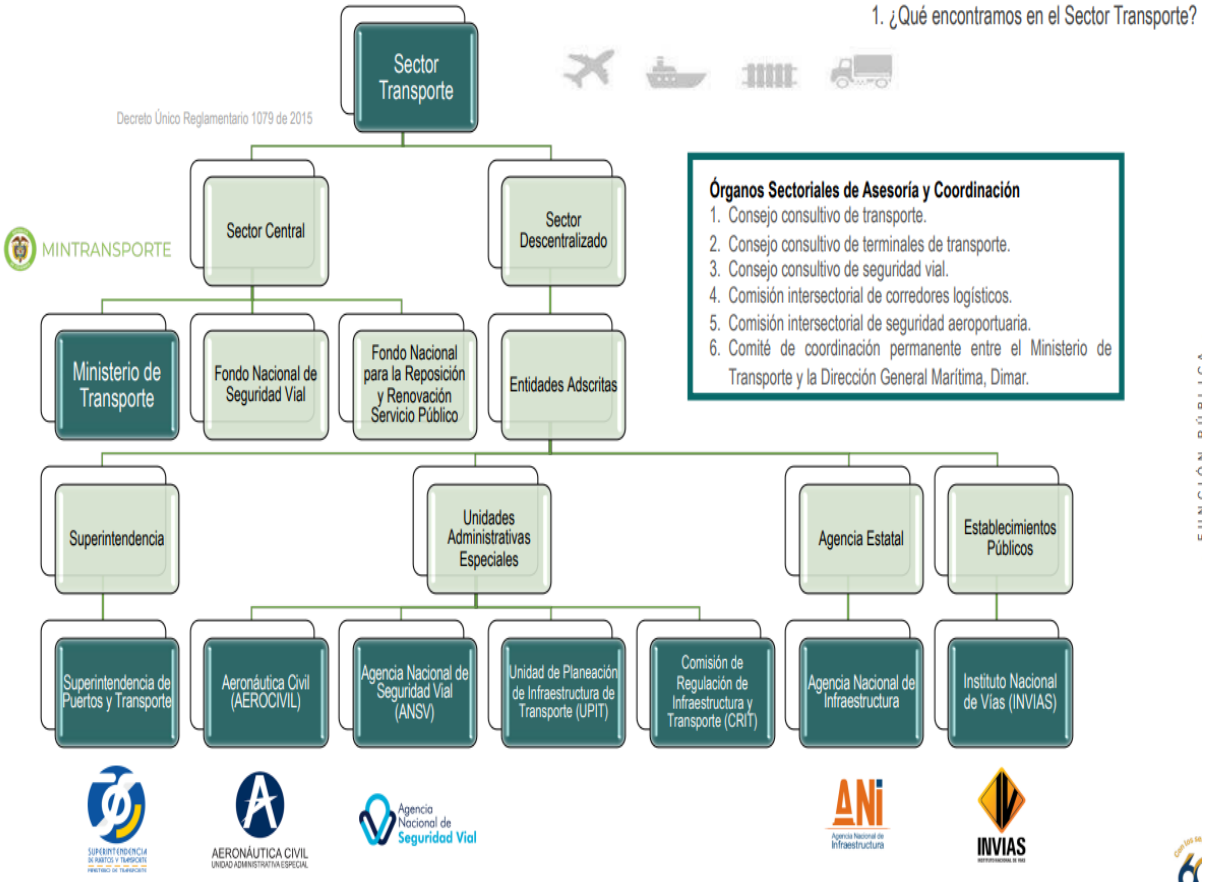
Para estimar los impactos sobre la economía colombiana de la inversión en infraestructura durante los próximos 10 años, se cuantifica el capex asociado a 28 proyectos priorizados de infraestructura de transporte en corredores terrestres, férreos, fluviales y aéreos en el marco del Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI que se desarrolla mas adelante, estimado en aproximadamente $54,1 billones de pesos a precios de 2019. De estos, 15 proyectos son de iniciativa pública que serían financiados en su totalidad con recursos del gobierno ($28,2 billones de pesos) y 13 proyectos de iniciativa privada que no tendrían fuentes públicas de financiamiento ($25,9 billones de pesos).

Los resultados del modelo implican que un aumento de la inversión en infraestructura del 0,5% del PIB por año en promedio por los próximos 10 años aumentaría la tasa de crecimiento económico en 0,8 puntos porcentuales por año. El tamaño del choque tiene su máximo en 2023 y 2024, cuando la inversión en infraestructura ascendería a 1,1% del producto interno bruto (PIB) en ambos años, con un efecto estimado en el crecimiento económico de 1,5 puntos porcentuales por año.

A continuación, se muestra una gráfica descriptiva del sector: [2]

[1] Estudio de Mercado – Fiduprevisora https://www.fiduprevisora.com.co/wp-content/uploads/2020/12/ANEXO-No.-16-ESTUDIO-DE-SECTOR-Y-DEL-MERCADO-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE.pdf

[2]



ACUERDOS COMERCIALES

De conformidad con el numeral 8. del artículo 2.2.1.1.2.1.1. del Decreto 1082 de 2015 (modificado por el artículo 1º del Decreto 399 de 2021), el "*Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación*", versión 01, CCE-EICP-MA-03 y las pautas impartidas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, se realiza el siguiente análisis sobre la aplicación de acuerdos internacionales o tratados de libre comercio para la presente contratación, verificando (i) si el Acuerdo Comercial está en vigor, (ii) si la Entidad Estatal está cubierta por el correspondiente Acuerdo Comercial, es decir, si se encuentra incluida en la lista de Entidades del respectivo Capítulo de Contratación Pública del Acuerdo, (iii) si el valor estimado del Proceso de Contratación es igual o superior al umbral a partir del cual es aplicable el correspondiente Acuerdo Comercial y finalmente, (iv) si la Entidad Estatal o el objeto de la contratación no se encuadra en alguna de las excepciones previstas por el Acuerdo Comercial; tal y como se señala a continuación:

ACUERDOS COMERCIALES VIGENTES O TRATADO DE LIBRE COMERCIO		Entidad Estatal cubierta	Valor del Proceso de Contratación superior al umbral del Acuerdo Comercial	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
		SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Alianza Pacífico	Chile	SI	SI	NO	SI
	México		SI	NO	SI
	Perú		NO	NO	NO
Canadá		SI	SI	NO	SI
Chile		SI	SI	NO	SI
Corea		SI	SI	NO	SI
Costa Rica		SI	SI	NO	SI
Estados Unidos		SI	SI	NO	SI
Estados AELC		SI	NO	NO	NO
México		SI	NO	NO	NO
Triángulo Norte	El Salvador	SI	NO	NO	NO
	Guatemala				
	Honduras				
Unión Europea		SI	NO	NO	NO
Israel		SI	NO	NO	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	NO	NO	NO
Comunidad Andina - CAN		SI	SI	NO	SI

ASPECTO LEGAL:

La intervención del Gobierno está limitada a la regulación existente para todas las actividades comerciales. Así como sucede con los impuestos, el sector no cuenta con una reglamentación especial que se convierta en una barrera para el ingreso de nuevos competidores; los aranceles dependen de los pactos del Gobierno con los países vecinos.
Las normas generales aplicativas al proceso de contratación son:

- ✓ Código Sustantivo del Trabajo.
- ✓ Decreto 624 del 30 de marzo 1989. Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuesto Nacionales.
- ✓ La ley 80 de 1993, modificada por la Ley 1150 de 2007, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, establece las modalidades de selección, así como los principios de publicidad y selección objetiva.
- ✓ Ley 1150 de 16 de julio de 2007 por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.
- ✓ Ley 1437 del 18 de enero de 2011 Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
- ✓ La ley 1510 del 17 de julio de 2013, por medio de la cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.

- ✓ Código Civil Colombiano.
- ✓ Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo De Planeación Nacional.
- ✓ Ley 1474 de 2011. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- ✓ Ley 2080 del 25 de enero de 2021 por medio de la cual se reforma el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo -Ley 1437 de 2011- y se dictan otras disposiciones en materia de descongestión en los procesos que se tramitan ante la jurisdicción.

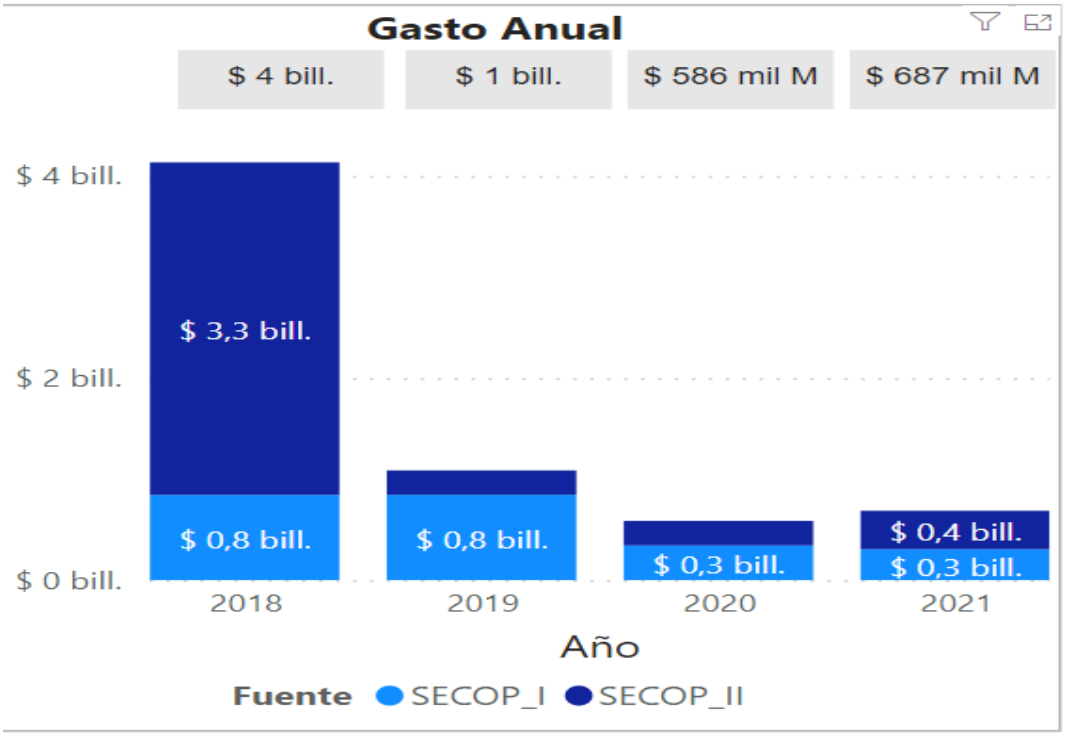
NORMATIVIDAD ESPECÍFICA:

- ✓ Ley 33 de 03 febrero 1986. Por el cual se modifica el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones.
- ✓ Ley 105 30 diciembre 1993: "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."
- ✓ Ley 336 20 de diciembre 1996: "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte."
- ✓ Ley 769 06 de Julio 2002: "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones."
- ✓ Ley 903 26 de Julio 2004 "Por la cual se hacen algunas modificaciones a la Ley 769 de 2002."
- ✓ Ley 1005 19 de Enero 2006: "Por la cual se adiciona y modifica el código nacional de transito terrestre ley 769 de 2002."
- ✓ Ley 1239 25 de Julio 2008: "Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la ley 769 de 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones."
- ✓ Ley 1281 05 de Enero 2009: "Por medio de la cual se modifica el parágrafo del artículo 31 de la ley 769 de 2002, modificada por la ley 903 de 2004."

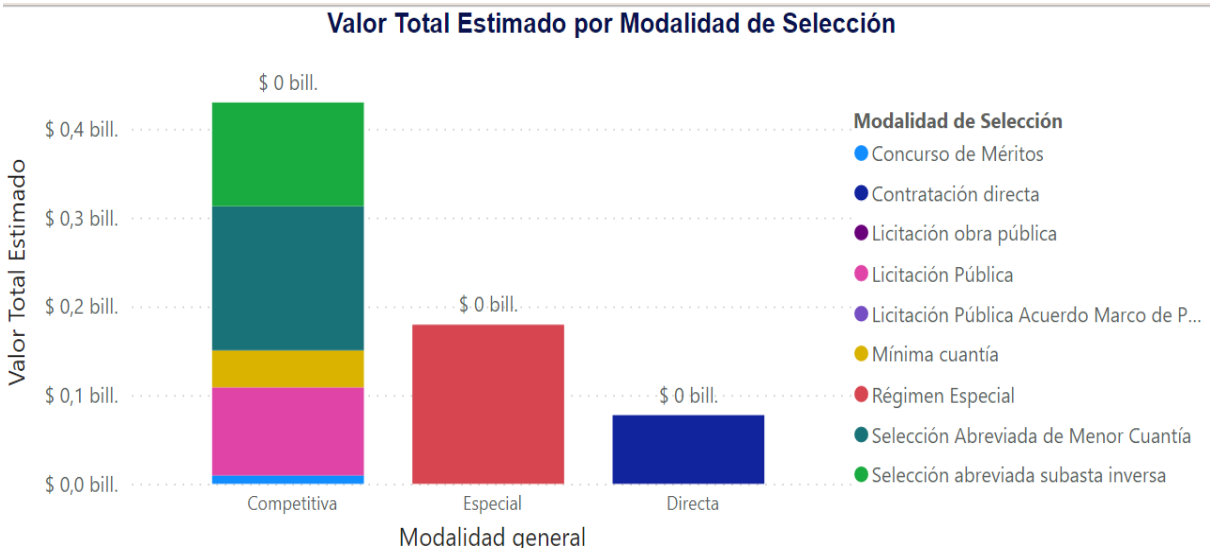
ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Con base en un análisis realizado por medio de las Herramientas de Visualización para el Análisis de la Demanda y la Oferta de Colombia Compra Eficiente, se presentan a continuación algunos datos estadísticos de los últimos cuatro (4) años (2018 - 2021), de la demanda por parte de las entidades estatales a nivel nacional dentro de los sectores de Transporte de Pasajeros, con los cuales se puede enmarcar la importancia de la necesidad objeto del presente proceso para las entidades públicas.

El gasto de las entidades públicas en Servicios de Transporte en los últimos cuatro años fue cercano a los $6 billones de pesos, con un total de contratos suscritos de 6.183. Como se observa en la gráfica, se presentó un descenso en este gasto entre el 2019 y el 2021, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el covid 19, pasando de $4 Billones a $0.3 Billones.



Frente a las modalidades de selección utilizadas por las diferentes entidades públicas a nivel nacional, se observa que la Contratación por Selección Abreviada de Menor Cuantía y Subasta Inversa tienen gran representación en la modalidad de selección.



ADQUISICIONES PREVIAS DE LA UGPP: La Unidad desde su creación (2011) a la fecha, ha suscrito los siguientes contratos para la publicación de avisos de ley e información institucional en los periódicos de circulación nacional.

MODALIDAD DE CONTRATACION	No. CONTRATO	OBJETO	VALOR	CONTRATISTA
ACUERDO MARCO	03.268-2021	Prestación del servicio de transporte público especial terrestre para la movilización de los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social UGPP a través del Acuerdo Marco para la Adquisición del Servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros CCE-285-AMP-2020.	$ 25.310.028	U.T. ESPECIALES DE COLOMBIA
ACUERDO MARCO	03.216-2021	Prestación del servicio de transporte público especial terrestre para la movilización de los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social UGPP a través del Acuerdo Marco para la Adquisición del Servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros CCE-285-AMP-2020.	$ 9.986.627	U.T. TRANSPORTES UNIDOS POR CEE
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA	03.612-2019	Prestación del servicio de transporte público especial terrestre para la movilización de los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social UGPP.	$ 29.958.092	EMPRESA TRANSPORTADORA SAN GABRIEL SAS
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA	03.354-2019	Prestar el servicio de transporte especializado a todo costo, para la movilización de los funcionarios de la unidad administrativa especial de gestión pensional y contribuciones parafiscales de la protección social ugpp.	$ 136.500.000	TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA SAS
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA	03.390-2018	Prestar el servicio de transporte especializado a todo costo, para la movilización de los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social UGPP.	$ 102.436.818	TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA SAS
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA	03.346-2016	Prestar el Servicio de transporte especializado a todo costo, para la movilización de funcionarios de la Unidad Administrativa. Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social - LA UNIDAD-, tanto en el perímetro urbano como en municipios aledaños a la Sabana de Bogotá.	$ 235.322.402	SETCOLTUR SAS

SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA	03.750-2014	Prestación del servicio de transporte terrestre automotor especializado a todo costo, para la movilización de funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de gestión pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social -UGPP, tanto el perímetro urbano como en municipios aledaños a la Sabana de Bogotá	$ 176.405.957	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA	03.378-2014	Prestar el servicio de transporte especializado a todo costo, para la movilización de funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social - UGPP, tanto en el perímetro urbano como en municipios aledaños ala sabana de Bogotá.	$ 133.000.000	ESTURIVANS LTDA
SELECCIÓN ABREVIADA	03.531-2013	Prestación del servicio de transporte especializado a todo costo, para la movilización de funcionarios de la unidad administrativa especial de gestión pensional y contribuciones parafiscales de la protección social - UGPP	$ 90.000.000	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS
SELECCIÓN ABREVIADA	03.133-2012	Prestar el servicio de transporte integral especializado a todo costo en vehículos para la movilización de los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Gestión pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social – UGPP, tanto en el perímetro urbano como en municipios aledaños a la Sabana de Bogotá	$ 180.000.000	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS
SELCCIÓN ABREVIADA DE CARACTERISTICAS TÉCNICAS UNIFORMES	02.004-2011	Contratar el servicio de transporte integral especializado a todo costo en vehículos para la movilización de los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social – UGPP	$ 120.000.000	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS

De acuerdo con lo anterior se observa que se ha tenido pluralidad de oferentes en los diferentes procesos de contratación que ha adelantado la Entidad este objeto.

HISTÓRICO DE CONTRATOS PARA EL SERVICIO POR PARTE DE OTRAS ENTIDADES ESTATALES:

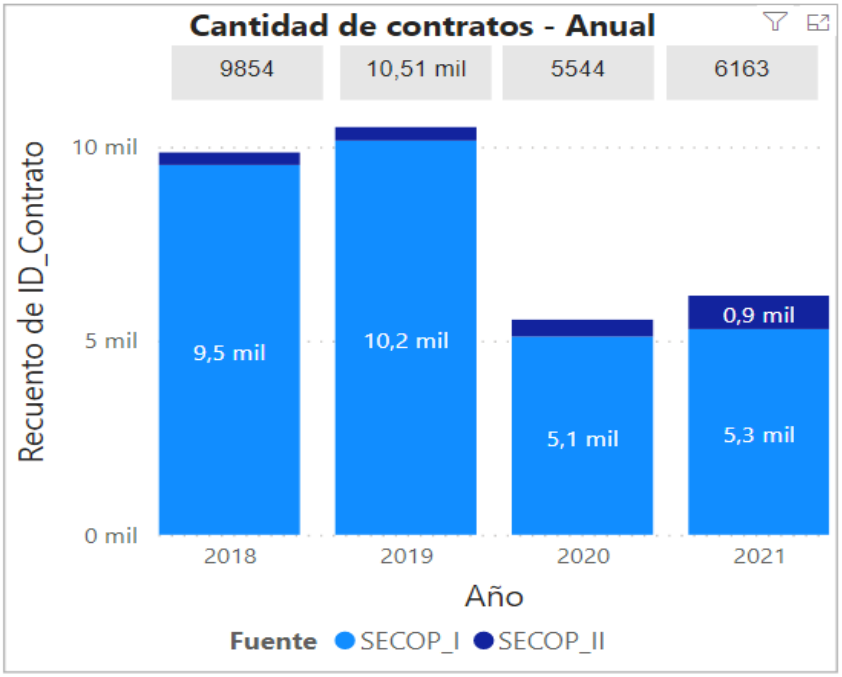
Se revisó en el SECOP II, durante la vigencia año 2021 y 2022 los procesos realizados por otras entidades del estado con objetos similares los cuales se resumen así:

MODALIDAD DE CONTRATACION	ENTIDAD	No. PROCESO	OBJETO	VALOR	CONTRATISTA
MÍNIMA CUANTÍA	RAMA – JUDICIAL (CUCUTA)	IP 043 DE 2022	servicio de transporte de pasajeros para los funcionarios de la Seccional Cúcuta - Norte de Santander, que participen en los XII JUEGOS DEPORTIVOS ZONALES DE LA RAMA JUDICIAL 2022 - ZONA ORIENTE que se realizarán durante los días 11 al 14 de Agosto de 2022, en el Municipio de Paipa-Boyacá; en las condiciones técnicas de calidad y cantidad establecidas por el Consejo Superior de la Judicatura de conformidad con lo previsto en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007	$ 26.630.000	CENTRAL DE TRANSPORTE DE SURAMERICA SAS
SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA	ORQUESTA FILARMÓNICA DE BOGOTÁ	OFB-SA-MC-003-2022	Prestar el servicio de transporte de pasajeros con o sin monitor, necesario para la producción de las actividades y eventos programados por la orquesta filarmónica de Bogotá o en los que esta haga par	$ 204.000.000	LINEAS ESCOLARES Y TURISMO SAS
MÍNIMA CUANTÍA	INSTITUTO DE RECFREACIÓN Y DEPORTES DE BARBOSA	MC-009-2022	Prestación de servicios de transporte de pasajeros terrestre especial para el desplazamiento de delegaciones a torneos intermunicipales, orientadores y demás personal de apoyo del instituto de deportes y recreación inder Barbosa.	$ 24.260.000	ÓPTIMA LOGÍSTICA INTEGRAL SAS

La información encontrada es una muestra de la actividad relacionada con la contratación de Transporte de Funcionarios, siendo comúnmente utilizados procesos de convocatoria pública de selección, en especial por la modalidad de mínima cuantía, de acuerdo con las normas legales aplicables y necesidad a satisfacer en cada una de ellas.

ANÁLISIS DE LA OFERTA

Según las estadísticas de los últimos cuatro (4) años arrojadas por la herramienta de análisis de información mencionada, la oferta dentro del sector de Servicios de Transporte de Pasajeros es alta, lo cual se refleja en los 13 mil proveedores identificados en SECOP (personas jurídicas y naturales) y 32 mil contratos suscritos a nivel nacional.



Del 100% de los contratos mostrados en la gráfica anterior se puede identificar que más de 7 mil contratos fueron ejecutados a través de MiPymes mientras que 109 mil contratos restantes corresponden a proveedores clasificados como no MiPyme.



ORGANIZACIONES DE REPRESENTACIÓN SECTORIAL

Según lo publicado por la Superintendencia de Transporte, existen conformadas las siguientes organizaciones para el transporte de Servicio Especial así:

- ✓ CORPOESPECIAL
- ✓ CONALTRAES
- ✓ CONALTRANS
- ✓ ACOLTES – ASOCIACION COLOMBIANA DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL
- ✓ ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SERVICIO ESPECIAL DE SANTANDER – ATESA
- ✓ ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO – ASONALTET
- ✓ CORPORACIÓN DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA – COTRANSCOLOMBIA
- ✓ FOXTOURS
- ✓ GRUPO ALIANZA
- ✓ CONFESPECIAL
- ✓ SINDINAL
- ✓ FENALTRAES
- ✓ ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA – ASOTRANSDAR
- ✓ Gremial del Sur de Colombia
- ✓ ASOCIACIÓN RISARALDENSE DE TRANSPORTADORES DEL SERVICIO ESPECIAL
- ✓ Gremio Nacional Empresarial de Transporte GENTE

LAS EMPRESAS QUE CONFORMAN EL SECTOR

A continuación, se relacionan algunas empresas que ofrecen el servicio requerido por la Unidad:

TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA	ADMINISTRACION OPERATIVA AUTOMOTRIZ	MULTIDESTINOS JRB SAS
EMPRESA TRANSPORTADORA SAN GABRIEL S.A.S	TRANSPORTES ESPECIALES JR	FLOTA LA MACARENA SA
MI AGUILA TRANSPORTES	TEDECOL SA	SASO SA
LIDERTUR S.A.	TRANSPORTES EJECUTIVOS	RENTING COLOMBIA SAS
TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS SAS	EJECUTRANS	TRANSPORTES MOVILIZANDO SAS
TML COLOMBIA	ESCONALTURA	ORGANIZACIÓN ORT SAS
TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	SERVITAC LTDA	COOTRANSNORTE
TRANSPORTES GALAXIA S.A.	ALQUILER VANS BOGOTÁ COLOMBIA	SERVITAC S.A.S
Transportes Especiales Uno A Limitada	VEHÍCULOS VIP	TURISCAR SAS
TRANSPORTES ESPECIALES UNO LTDA	ISGO TRANSPORTES ESPECIALES	ADESCUBRIR TRAVEL & ADVENTURE SAS
INTERCARIBE EXPRESS	SERVITTUR SA	ORGANIZACION ACCESO COLOMBIA
GRUPO EMPRESARIAL JHS SAS	SERTRANS	TESCOTUR
ESIVANS S.A.S	TRANSESCALERA LTDA	GLOBAL MENSAJERIA SAS
MAVETRANS	TRANSCOLTUR	INVERSIONES TRANS SABANA SAS

.

ESTUDIO DE MERCADO Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN RECIBIDA

Contactadas las empresas antes mencionadas, se recibieron tres (3) cotizaciones que se relacionan a continuación:

COTIZACIÓN N. 1

			COTIZACIÓN N. 1		
ITEM	REQUERIMIENTO	LUGAR	HORA	MEDIA HORA	DÍA
1	CAMPERO /CAMIONETA 4*2 (2050 CC - 2549 CC Modelo superior o igual al 2020	URBANO	$ 60.000,00	$ 40.000,00	$ 320.000,00
3	**Van**: Modelo superior o igual al 2020, de gama media, full equipo, capacidad mínima de 8 pasajeros, airbags, cinturones de seguridad, con excelentes condiciones mecánicas certificadas, capacidad mínima de 1300 centímetros cúbicos de cilindraje	URBANO	$ 70.000,00	$ 45.000,00	$ 360.000,00
5	TARIFA HORA NOCTURNA ADICIONAL CAMPERO (18:00-06:00)	URBANO	$ 75.000,00	$ 45.000,00	$ 420.000,00
6	TARIFA HORA NOCTURNA ADICIONAL VAN (18:00-06:00)	URBANO	$ 90.000,00	$ 55.000,00	$ 460.000,00

COTIZACIÓN N. 2

			COTIZACIÓN N. 2		
ITEM	REQUERIMIENTO	LUGAR	HORA	MEDIA HORA	DÍA
1	CAMPERO /CAMIONETA 4*2 (2050 CC - 2549 CC Modelo superior o igual al 2020	URBANO	$ 26.858,00	$ 13.429,00	$ 275.229,00
3	**Van**: Modelo superior o igual al 2020, de gama media, full equipo, capacidad mínima de 8 pasajeros, airbags, cinturones de seguridad, con excelentes condiciones mecánicas certificadas, capacidad mínima de 1300 centímetros cúbicos de cilindraje	URBANO	$ 35.749,00	$ 17.875,00	$ 366.329,00
5	TARIFA HORA NOCTURNA ADICIONAL CAMPERO (18:00-06:00)	URBANO	$ 29.544,00	$ 14.772,00	
6	TARIFA HORA NOCTURNA ADICIONAL VAN (18:00-06:00)	URBANO	$ 39.324,00	$ 19.662,00	

COTIZACIÓN N. 3

			COTIZACIÓN N. 3		
ITEM	REQUERIMIENTO	LUGAR	HORA	MEDIA HORA	DÍA
1	CAMPERO /CAMIONETA 4*2 (2050 CC - 2549 CC Modelo superior o igual al 2020	URBANO	$ 98.800,00	NA	$ 988.000,00
3	**Van**: Modelo superior o igual al 2020, de gama media, full equipo, capacidad mínima de 8 pasajeros, airbags, cinturones de seguridad, con excelentes condiciones mecánicas certificadas, capacidad mínima de 1300 centímetros cúbicos de cilindraje	URBANO	$ 136.000,00	NA	$ 1.088.000,00
5	TARIFA HORA NOCTURNA ADICIONAL CAMPERO (18:00-06:00)	URBANO	$ 18.000,00	NA	$ 18.000,00
6	TARIFA HORA NOCTURNA ADICIONAL VAN (18:00-06:00)	URBANO	$ 18.000,00	NA	$ 18.000,00

ANÁLISIS PARA DETERMINAR EL VALOR ESTIMADO DEL FUTURO CONTRATO:

Para establecer el valor del presupuesto y de acuerdo con el consumo y ejecución contemplada; se determinó tener en cuenta los valores comparables de las tres cotizaciones así:

			TOPE UGPP		
ITEM	REQUERIMIENTO	LUGAR	HORA	MEDIA HORA	DÍA
1	CAMPERO /CAMIONETA 4*2 (2050 CC - 2549 CC Modelo superior o igual al 2020	URBANO	$ 61.886,00	$ 26.715,00	$ 297.615,00
3	**Van**: Modelo superior o igual al 2020, de gama media, full equipo, capacidad mínima de 8 pasajeros, airbags, cinturones de seguridad, con excelentes condiciones mecánicas certificadas, capacidad mínima de 1300 centímetros cúbicos de cilindraje	URBANO	$ 70.000,00	$ 45.000,00	$ 363.165,00
5	TARIFA HORA NOCTURNA ADICIONAL CAMPERO (18:00-06:00)	URBANO	$ 75.000,00	$ 45.000,00	
6	TARIFA HORA NOCTURNA ADICIONAL VAN (18:00-06:00)	URBANO	$ 90.000,00	$ 55.000,00	

NOTA: El valor contemplado como servicio DÍA por Campero/Camioneta o por Van cubre el horario de 6:00 a 18:00. El valor por hora o media hora está estipulado en el horario diurno o nocturno, el cual presenta una tarifa diferencial acorde a la tabla anterior.

Es preciso anotar que la ejecución del presente contrato se dará bajo la modalidad de Bolsa de Recursos; es decir hasta el agotamiento de los recursos.

PRESUPUESTO ASIGNADO

Una vez efectuado el análisis anterior y de acuerdo con lo contemplado por el área usuaria en cuanto a los transportes de funcionarios estimados, se establece un presupuesto total para el presente proceso hasta por la suma de **CUARENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($ 45.000.000) M/CTE INCLUIDO IVA.**

Elaboró:



JOHN JAIRO LEÓN LARA
Profesional Especializado Subdirección Administrativa

Revisó:



DIEGO ALEXANDER SNACHEZ HIGUERA
Coordinador Grupo Estudios de Mercado

Bogotá D.C., agosto de 2022