LA SECRETARIA DE EDUCACION DE DOSQUEBRADAS, realiza el siguiente **ANÁLISIS DEL SECTOR** requerido conforme al artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 para adelantar el proceso de selección y la consecuente celebración del contrato de selección abreviada de menor cuantía.

OBJETO DEL CONTRATO: "PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS ESTUDIANTES DEL MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS EN CONDICION DE VULNERABILIDAD FOCALIZADOS EN EL SIMAT DURANTE EL CALENDARIO ESCOLAR 2023 DESDE LOS DIFERENTES CORREGIMIENTOS Y VEREDAS HASTA LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO."

DESCRIPCION DE LA NECESIDAD

Considerando que el Transporte escolar es una estrategia que permite eliminar una de las tantas barreras de acceso a la educación que surgen dentro del territorio nacional, el cual para alcanzar sus objetivos en el sector oficial de la Educación en la Nación debe trascender a una ejecución desde los entes descentralizados territorialmente, se determinará la necesidad del Municipio de Dosquebradas para adelantar el proceso de selección y el contrato desde los siguientes aspectos:

De acuerdo con el Plan de Desarrollo **DOSQUEBRADAS EMPRESA DE TODOS 2020-2023**, en el Proyecto número 1.2.1 **ACCESO Y PERMANENCIA,** Actividad 1.2.1.48. **Mantener las estrategias para el acceso y permanencia de los niños, niñas y jóvenes en el aula** como uno de los pilares para garantizar el acceso y permanencia de los estudiantes en el sistema escolar mediante un conjunto de acciones, estrategias, programas y proyectos en condiciones de eficiencia, pertinencia, equidad y calidad, además de contribuir al acceso a la educación brindado a los estudiantes priorizados por las instituciones del área urbana y rural del municipio de Dosquebradas, el transporte escolar de acuerdo a las necesidades de cada una de las instituciones oficiales que les permita de esta manera asistir a clases y culminar sus estudios en la presente vigencia.

Al respecto, se ha evidenciado la **necesidad de garantizar** el **derecho a** la **educación,** garantizando el transporte escolar a aquellos estudiantes que de acuerdo a sus condiciones, económicas, sociales y familiares no les es posible por sus propios medios acceder dicha herramienta.

EL ANÁLISIS DEL SECTOR CUBRE LAS SIGUIENTES ÁREAS:

A. ASPECTOS GENERALES

El transporte urbano e interurbano de pasajeros en Colombia ha sido tradicionalmente manejado por una gran cantidad de empresas comerciales del sector privado. Por regla general, los organismos de control asignan rutas a las diferentes empresas, las cuales sirven de rutas en ciudades y entre ellas, utilizando para el efecto vehículos de variada capacidad: desde buses y busetas, hasta microbuses y automóviles colectivos.

En los medios rurales, se extiende el servicio con chivas, camperos y camionetas colectivas.

A diferencia del transporte de carga, donde los empresarios contratan servicios logísticos y vehículos de la libre oferta transportadora para los movimientos, en el caso del transporte de pasajeros prima la figura de la empresa de afiliación, de la cooperativa, o de cualquier forma de asociación, dificultándose más la gestión estatal y optimización del servicio de transporte de pasajeros.

El mayor desafío que se enfrenta ahora es el de consolidar las empresas operadoras de servicios, para afianzar el desarrollo del transporte especial de pasajeros, dentro de un sistema eficiente y coordinado, de alta calidad y rentabilidad económica y social. Para el efecto, las áreas metropolitanas, legalmente establecidas y aún por declararse, deben actuar como tal y bajo una misma autoridad que las coordine de forma efectiva. Entre las modalidades y tipos de transporte se puede encontrar: (i) transporte de carga, (ii) transporte de pasajeros, (iii) transporte fluvial y (iv) transporte aéreo.

Para el caso específico del alcance que se pretende dar, el transporte especial de pasajeros es por el cual se realiza la investigación y el análisis de datos. El servicio de transporte público terrestre automotor especial es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa legalmente constituida y debidamente habilitada para la prestación del servicio en esta modalidad.

Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)
III Trimestre de 2022

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE -, viene realizando desde 1965, la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP -, con el fin de obtener información estadística relacionada con este medio de transporte público. Hasta el 2006 se desarrolló en 23 ciudades capitales analizando el transporte público municipal prestado en el perímetro urbano.

Actualmente la cobertura abarca 8 áreas metropolitanas (Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cúcuta, Manizales, Medellín, Pereira) y 15 ciudades del país. Mensualmente se recolecta y consolida información por tipo de vehículo y nivel de servicio; en lo referente al parque automotor se recoge información sobre viajes recorridos, kilómetros recorridos, pasajeros movilizados y tarifa diurna vigente.

Las variables principales de la encuesta son el parque automotor y el número de pasajeros transportados por las empresas legalmente constituidas, que prestan el servicio de transporte y que tienen asociado el pago de una tarifa cuyo valor es determinado por las autoridades competentes (Secretaría de Tránsito y Transporte) en cada uno de los municipios.

Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)

III Trimestre de 2022 p

Gráfico 1. Variaciones trimestrales, anuales y trienales de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados.
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
III Trimestre de 2022 p

Variable	Variaciones (%) trimestrales III trim 2022/II trim 2022	Variaciones (%) anuales III trim 2022/III trim 2021	Variaciones (%) trienales III trim 2022/III trim 2019
Promedio vehículos afiliados	**0,7**	**-3,1**	**-6,0**
Promedio vehículos afiliados SITM	1,8	6,6	26,4
Promedio vehículos afiliados tradicional	-0,2	-9,5	-21,6
Promedio vehículos en servicio total	**0,7**	**0,7**	**-15,1**
Promedio vehículos en servicio SITM	1,6	11,1	16,5
Promedio vehículos en servicio tradicional	0,0	-7,5	-32,4
Pasajeros Transportados totales	**4,9**	**27,7**	**-20,7**
Pasajeros Transportados SITM	5,7	42,1	-8,4
Pasajeros Transportados sistema tradicional	3,4	5,5	-37,9

Variaciones trimestrales, anuales y trienales del SITM1

Para los sistemas de transporte masivo, en el tercer trimestre de 2022, se presentó una variación trimestral de 1,6% en los vehículos en servicio y de 5,7% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2022.

En cuanto a las comparaciones anuales, para el tercer trimestre de 2022, se presentó una variación anual de 11,1% en los vehículos en servicio y de 42,1% en los pasajeros transportados, en relación con el tercer trimestre de 2021.

Por su parte, las variaciones trienales, en el tercer trimestre de 2022 los vehículos en servicio presentaron un incremento de 16,5% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 8,4%, en comparación con el tercer trimestre de 2019.

Tabla 1. Variaciones trimestrales, anuales y trienales de vehículos en servicio y pasajeros transportados. Sistemas integrales de transporte masivo.
III Trimestre de 2022[P]

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales III trim 2022/II trim 2022		Variaciones anuales III trim 2022/III trim 2021		Variaciones trienales III trim 2022/III trim 2019	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**1,6**	**5,7**	**11,1**	**42,1**	**16,5**	**-8,4**
Transmetro (Barranquilla)	0,0	3,2	5,2	61,4	-21,4	-37,9
SITM* (Bogotá)	2,3	4,4	13,4	43,6	27,0	-5,4
Metrolínea (Bucaramanga)	-34,0	3,3	-33,3	11,7	-68,8	-64,0
Mio (Cali)	-1,5	10,2	6,7	93,8	-22,5	-39,9
Transcaribe (Cartagena)	7,9	1,7	29,8	54,2	-1,1	-15,5
Cable (Manizales)	0,0	-5,3	0,0	16,4	0,0	5,2
SITVA** (Medellín)	0,4	9,0	1,1	30,0	6,5	-1,5
Megabús (Pereira)	-0,3	10,3	50,7	68,8	14,2	-6,5

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional
*Sistema Integrado de Transporte Masivo
**Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá

Variaciones trimestrales, anuales y trienales del transporte tradicional

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el tercer trimestre de 2022, se presentó una variación anual de -7,5% en los vehículos en servicio y de 5,5% en los pasajeros transportados, en relación con el tercer trimestre de 2021.

En relación con las variaciones trienales, en el tercer trimestre de 2022 los vehículos en servicio presentaron una variación de -32,4% mientras los pasajeros trasportados disminuyeron 37,9%, en comparación con el tercer trimestre de 2019.

Finalmente, las comparaciones trimestrales para el tercer trimestre de 2022, presentó una variación de 0,0% en los vehículos en servicio y un aumento de 3,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2022.

Tabla 2. Variaciones anuales, trienales y trimestrales de vehículos en servicio y pasajeros transportados. Sistemas de transporte tradicional.
III Trimestre de 2022[P]

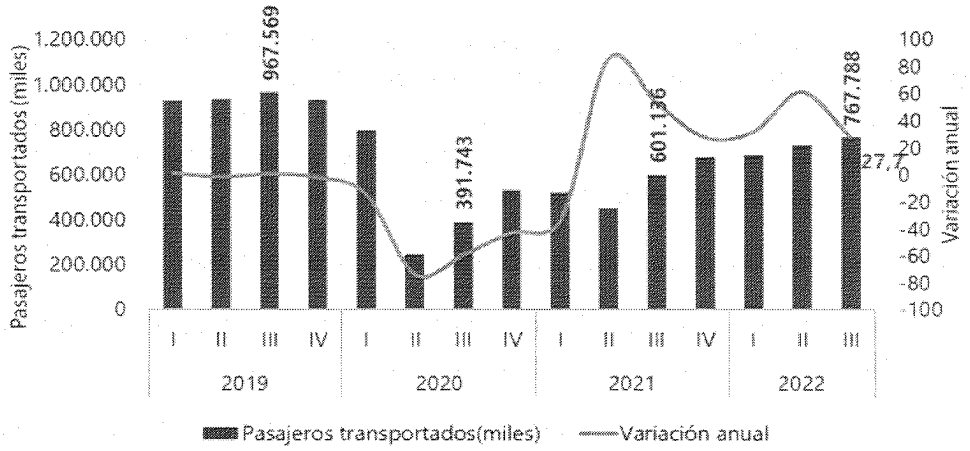
Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales III trim 2022/II trim 2022		Variaciones anuales III trim 2022/III trim 2021		Variaciones trienales III trim 2022/III trim 2019	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**0,0**	**3,4**	**-7,5**	**5,5**	**-32,4**	**-37,9**
Buses*	0,5	2,8	-12,8	2,2	-33,8	-40,2
Busetas	-0,3	4,5	-0,9	13,9	-27,3	-34,1
Microbuses - colectivos	-0,2	2,6	-10,3	-1,2	-36,5	-40,5

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional
*En el tipo de vehículo buses se incluyen los padrones, los cuales no se desagregan para darle cumplimiento a la ley de reserva estadística.

Evolución general de las principales variables

Durante el tercer trimestre de 2022, correspondiente a los meses julio, agosto y septiembre, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura contó en promedio con 28.481 vehículos en servicio por mes, lo cual representa un incremento de 0,7% con respecto al mismo trimestre de 2021. Por su parte, se transportaron 767,8 millones de pasajeros, lo que significó un aumento de 27,7% en comparación con el tercer trimestre de 2021.

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual).
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades.
2019 (I Trimestre) – 2022 P (III Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP.
III Trimestre (2021 – 2022) P

Tipo de sistema de transporte	Variables	III Trimestre 2021	III Trimestre 2022p	Variación anual
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	37.285	36.135	-3,1
	Promedio mensual de vehículos en servicio	28.288	28.481	0,7
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	601.136	767.788	27,7
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	22.446	20.320	-9,5
	Promedio mensual de vehículos en servicio	15.827	14.641	-7,5
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	236.339	249.270	5,5
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	14.839	15.815	6,6
	Promedio mensual de vehículos en servicio	12.460	13.840	11,1
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	364.797	518.518	42,1

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

Entorno regulatorio

El marco institucional del transporte en Colombia se puede dividir en tres grandes niveles según está consignado en el Decreto Único Reglamentario de Transporte (Decreto 1079 de 2015). En primer lugar, hay un conjunto de autoridades a nivel nacional o central, en segundo lugar, un nivel territorial, que está compuesto por las autoridades a nivel regional, distrital y municipal que participan en la coordinación del transporte, y en tercer

lugar el componente de agentes privados que están vinculados a la operación de los diversos sistemas de transporte, tanto público como privado, de carga o de pasajeros.

Adicionalmente, el Decreto Único Reglamentario de Transporte consigna todas las medidas técnicas de operación de los diferentes modos de transporte, así como las reglamentaciones a nivel intermunicipal, municipal, distrital y metropolitano. En esta sección se mencionan las entidades principales del entorno regulatorio del sector y se busca exhibir la estructura administrativa básica del sector.

En el nivel nacional los entes e instituciones que se destacan son:

• El Congreso, como órgano que legisla acerca del sector, es el encargado de realizar el conjunto de leyes que encaran la dirección del sector transporte.

• La Presidencia de la República, es el primer director de la política pública de transporte y cabeza principal desde el poder ejecutivo de los lineamientos del sector.

• El Ministerio de Transporte, formula y adopta políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos principales y establece la regulación técnica de transporte y tránsito en los mismos.

• El Departamento Nacional de Planeación, se encarga de encaminar el sector y asegurar que se generen políticas públicas a largo plazo que integren la planeación de otros sectores.

• El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), mediante documentos CONPES, elabora los planes principales para desarrollo del sector.

• La Superintendencia de Puertos y Transporte, es el principal órgano nacional encargado de ejercer funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al presidente de la República en materia de puertos (conforme a Ley y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

• La Agencia Nacional de Infraestructura, tiene como objeto diversas funciones en las que resaltan planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de APPs, para el diseño, operación, mantenimiento y otros de infraestructura pública y el desarrollo de proyectos de Asociación Público- Privada cuando sea determinado por el gobierno nacional. Fue creada recientemente, y ha concesionado los llamados proyectos de cuarta generación (4G).

• Invías, es el órgano que tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima.

• Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en el país. Es el soporte institucional para dar cumplimiento a los objetivos de políticas de seguridad del Gobierno Nacional.

A nivel territorial los entes principales son:

• Las alcaldías de los municipios son la cabeza principal para establecer tarifas y lineamientos del transporte municipal e intermunicipal a través de sus secretarías de Planeación;

Los concejos municipales, aprueban los proyectos y presupuestos presentados por las Alcaldías;

• Las secretarias de movilidad (o llamadas de transporte o tránsito en algunas ciudades) reglamentan localmente el transporte en las ciudades principales del país;

• Los entes gestores en las grandes ciudades (Transmilenio, MIO, etc.) concesionan y administran los diferentes medios de transporte (BRT, Cable aéreo, Metros, etc.);

• Las Entidades de Infraestructura, como por ejemplo el Instituto de Desarrollo Urbano en Bogotá, llevan a cabo los procesos de contratación de vías, estaciones y otra infraestructura de transporte.

• En el componente de agentes privados que aplica para Sistemas Especiales de Transporte Público en ciudades o áreas metropolitanas, los agentes se encargan de la operación, recaudo y construcción de infraestructura concesionada comúnmente trabajando junto con los entes gestores.

Dependiendo de la ciudad cambian los esquemas de concesión y por tanto la forma en que se ejecutan dichas funciones. Hay una gran cantidad de empresas de este tipo que operan, recaudan y construyen en distintas ciudades.

Este sector, más allá de ser un sector que genera innumerables beneficios para la ciudadanía, tiene aspectos que afectan directamente a la misma. Por dicha razón se debe plantear también estas amenazas del sector para que sean un factor importante en este análisis. Un ejemplo de esto es la contaminación del aire que generan los distintos medios de transporte y el excesivo consumo energético, siendo la mayora de fuentes

convencionales de energía no renovable. El sector transporte es el mayor consumidor de energía con el 38 % del consumo energético, seguido por los sectores industria 24 %, residencial 19 %, y comercial 5 %.

La alta dependencia de los combustibles fósiles para la atención del anterior consumo es un factor determinante en la problemática de contaminación del aire, pues de acuerdo con el Balance Energético Colombiano (BECO) del año 2016, la gasolina y el ACPM constituyeron el 84 % de los energéticos usados por el sector transporte, con una participación del 44 % y 40 % respectivamente.

El uso predominante de combustibles fósiles como el aceite combustible para motores (ACPM) y la gasolina es el gran responsable de la contaminación del aire en el país; esto debido a la generación de material particulado, óxidos de nitrógeno y monóxido de carbono (CO).

B. ESTUDIO DE LA OFERTA

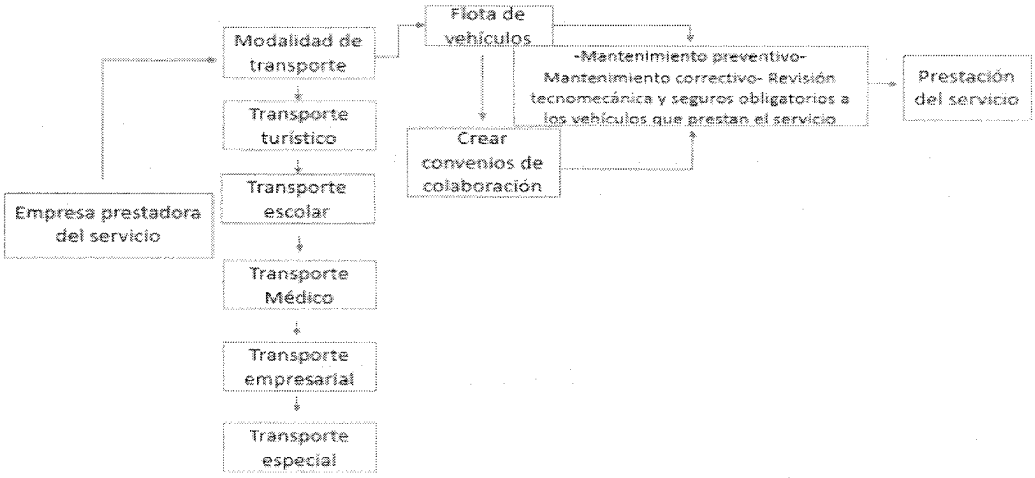
El siguiente análisis busca definir y estimar las condiciones de la oferta en el mercado de transporte especial para estructurar el proceso de licitación pública para la prestación del servicio de Transporte Escolar para los estudiantes focalizados en las instituciones educativas oficiales de la Secretaria de Educación Municipal.

Cadena de suministro

El objetivo de la cadena de suministro para el servicio de transporte se basa fundamentalmente en prestar el servicio con calidad y en los tiempos requeridos. Pero se debe entender este objetivo como un todo, pues el no cumplimiento de algunos de sus elementos (calidad, tiempo y costo) redunda necesariamente en el menor desempeño de la cadena de abastecimiento y en un menor nivel de satisfacción.

Los sistemas de transporte y los de información se convierten en la interfaz que determina el correcto funcionamiento de la cadena de abastecimiento, pues el adecuado manejo de la información permite la coordinación de los demás elementos de la cadena.

Gráfico 4 - Cadena de suministro – Servicio de transporte especial de pasajeros



Fuente: elaboración Colombia Compra Eficiente con base en reuniones con Proveedores (2020)

Identificación de proveedores

La regulación exige que el servicio de transporte escolar sea prestado por empresas de transporte especial debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte. Las empresas tendrán las siguientes obligaciones, las cuales harán parte de la norma técnica que será verificable para la obtención del certificado de calidad acorde con la reglamentación nacional vigente al respecto, certificado necesario para la renovación de la habilitación ante el Ministerio de Transporte: TRANSPORTE ESPECIAL. Tener una estructura administrativa. Tener una estructura operacional conforme a su misión de operación del servicio de transporte. Realizar la gestión de selección, contratación y capacitación de los conductores. Administrar y mantener la flota. Planificación del servicio de transporte. Realizar el control de flota. Llevar indicadores y estadísticas de operación. Velar por la seguridad en la prestación del servicio. Tener procesos para la atención del usuario.

Las encargadas de prestar el servicio de Transporte Especial Escolar son las empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte para realizar dicha actividad, estas empresas deben cumplir con los requisitos técnicos y financieros para operar. Y posteriormente las Secretarías de Educación contratan los servicios de transporte escolar para los establecimientos educativos oficiales de cada región.

De acuerdo con lo anterior, las empresas del mercado transportador nacional que pueden suministrar el servicio requerido por la entidad son: Trans. Especiales El Samán, Transportes Especiales del Otún, C&G logística y transporte S.A.S Royal Express, entre otras.

C. FICHA TECNICA

Población beneficiada

Se espera impactar una población de 1016 estudiantes con sus respectivas rutas distribuidos así:

SECTOR URBANO				
INSTITUCIÓN EDUCATIVA	**SEDE**	**JORNADA**	**RUTA**	**No. ESTUDIANTES**
Bernardo López Pérez	Principal	Mañana	Frailes, Rosales, Violetas, Lagos, Pradera, La Sultana, Bohío, Limonar.	25
	Principal	Mañana	Bosques, Los Pinos, La Romelia, Fiscalía, CAM, Guadalupe, Limonar	20
Santa Isabel	Principal	Mañana	Campestre C- Campestre B – Santa Isabel	40
	Principal	Mañana	Bosques de la Acuarela – Playa Rica – Santa Isabel	20
	Principal	Tarde	Campestre C- Campestre B – Santa Isabel	30

Santa Juana	Principal	Mañana	Frailes, Violetas, Los Lagos, La Pradera	40
	Principal	Tarde	Frailes, Violetas, Los Lagos, La Pradera	40
Fabio Vásquez Botero	Principal	Única	Glorieta de Tacuará-Av del Ferrocarril girando en los puentes antes de la Romelia-Av Simón Bolívar-El progreso-Molivento-Colegio	35
	Principal	Única	Campestre C, Postobón, Los Naranjos, Av Simón Bolívar, El Progreso, Milán, Colegio	30
	Principal	Única	Rosales, Violetas y la siguiente cubriendo el sector de frailes	100
	Naranjales	Mañana	Naranjales Primaria	35
Empresarial	Principal	Mañana	Verdeda la fría, la unión, alto del nudo	20
Agustín Nieto	Principal	Mañana	Alto del toro y alto del oso	20
Juan Manuel Gonzales	Principal	Mañana		66

SECTOR URBANO AULA MULTIGRADUAL-DISCAPACIDAD AUDITIVA				
INSTITUCIÓN EDUCATIVA	**SEDE**	**JORNADA**	**RUTA**	**No. ESTUDIANTES**
Nuestra Señora de Guadalupe	Principal	Tarde	Desde cualquier barrio de Dosquebradas a sede principal Guadalupe	15
SECTOR URBANO GEEMPA				
INSTITUCIÓN EDUCATIVA	**SEDE**	**JORNADA**	**RUTA**	**No. ESTUDIANTES**
Santa Sofía	La Aurora	Tarde	Limonar, Santa Mónica, La Sultana, Frailes, La Giralda, Japón, Aurora Baja.	15
TOTAL SECTOR URBANO				**551**

SECTOR RURAL				
INSTITUCIÓN EDUCATIVA	**SEDE**	**JORNADA**	**RUTA**	**No. ESTUDIANTES**
Eduardo Correa Uribe	Principal	Tarde	Estanquillo Alto	21
			Estanquillo Bajo	13
			Esperanza Guaduales	15
			Graciela	28
		Mañana	Graciela	44
			Guaduales	7
			Estanquillo Alto	17
			La Independencia	16
			La Esperanza	13

			La Palma - La Fria	21
Cartagena	La Rivera	Mañana	Millenium - La Romelia	8
			Rivera Alta - Reversadero	8
			Agua Azul	8
			Guamos	8
			Laureles	8
		Tarde	Rivera Alta - Reversadero	8
			Laureles	8
			Cofre	8
			Guamos	8
			Rivera Baja	8
	Principal	Mañana	Alpaca Sta Ana Baja	8
			El Chaquiro-La Argentina-El arenillo	8
			Santa Ana Alta	8
			Santa Ana Alta-El Barranco	8
			La Cima	8
			El Higuerón	8
		Tarde	El Higuerón	8
	Boqueroncito	Única	Boqueroncito	8
	Santa Ana	Única	La Unión	8
			Santa Ana	8
Enrique Millán Rubio	Comuneros	Mañana	Gaitán Alto	5
			Alto del Toro	10
			Comuneros Alto	10

	Principal	Mañana	La Divisa	10
			Molinos-Sabanitas	10
	Sabanitas	Única	Sabanitas	10
	Reinaldo Rivera		Rodeo Bajo	10
			Rodeo Medio	10
			Alto Vásquez	10
			Boquerón	10
			La Niña-La Romelia	10
TOTAL SECTOR RURAL				**465**
TOTAL BENEFICIARIOS				**1016**

D. PROMEDIO

Para la contratación de Servicio de Transporte Escolar vigencia de 2023, se han solicitado cotizaciones a varias empresas transportadoras de Pasajeros de la ciudad, obteniendo el recibo de 3 cotizaciones (anexo), las cuales se resumen así:

EMPRESA	**VALOR ALUMNO POR DIAIDA Y REGRESO SECTORURBANO – RURAL - SECTOR URBANO AULA MULTIGRADUAL-DISCAPACIDAD AUDITIVA**
C & G LOGISTICA Y TRANSPORTE SAS	$9.450
SAMAN	$ 9.000
TRANSPORTES ESPECIALES DEL OTÚN	$14.000
PROMEDIO	$10.817

VALOR ALUMNO POR DIA IDA Y REGRESO SECTORURBANO – RURAL - SECTOR URBANO AULA MULTIGRADUAL-DISCAPACIDAD AUDITIVA

VALOR ALUMNO POR DIA IDA Y REGRESO	BENEFICIARIOS	COSTO DIARIO	TOTAL DIAS CALENDARIO ESCOLAR	COSTO TOTAL
$10.817.000	1.016	$10.990.072	46	$ 505.543.312

E. ESTUDIO DE LA DEMANDA

N. DEL PROCESO Y ENTIDAD	OBJETO	VALOR
CONTRATO No. 0343 de 2020	"Prestación de Servicios de Transporte Escolar urbano y rural como estrategia de permanencia para beneficiar estudiantes del municipio de Dosquebradas Risaralda en desarrollo del calendario escolar establecido para la vigencia 2020"	$ 582.819.070 COP
DAJ-SASI-2023-001	Prestación del servicio de transporte escolar para estudiantes de las instituciones educativas oficiales del municipio de armenia, previa priorización por parte de los rectores de las instituciones educativas focalizadas por la secretaría de educación municipal de armenia	$ 753.054.120 COP

SME-LP-330-2022	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR ESPECIAL RURAL Y TRANSPORTE ESPECIAL PARA SALIDAS PEDAGÓGICAS PARA LOS NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES DEL MUNICIPIO DE PEREIRA, EL TRANSPORTE ESPECIAL PARA LOS NIÑOS Y NIÑAS EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE ESTADO PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA PRIMERA INFANCIA DE CERO A SIEMPRE EN LA MODALIDAD INSTITUCIONAL CENTROS DE DESARROLLO	$ 4.159.975.250 COP

F. ANÁLISIS DEL ESTUDIO FINANCIERO DEL SECTOR

COMPONENTE FINANCIERO – ANALISIS DE LA MUESTRA

INDICADORES DE LIQUIDEZ:

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

INDICADORES DE ENDEUDAMIENTO:

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

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

INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL:

ROE (Rentabilidad sobre patrimonio), determina la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre patrimonio, mayor es la utilidad de los accionistas. Se calcula de la siguiente manera.

ROA (Rentabilidad sobre activos), Determina la Capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo, *este valor debe ser menor que el ROE.*

Se realiza consulta actualizada con base en información financiera y consultados algunos registros únicos de proponentes actualizados y en firme, así: Luego se procede a obtener los datos de indicadores financieros a corte de 31 de diciembre de 2021, que han quedado actualizados y en firme los RUP para la vigencia, permitirá a la entidad tener un conocimiento y una base acerca de las exigencias financieras que normalmente son establecidas para el procesos contractuales que se adelanta con objeto: PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS ESTUDIANTES DEL MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS EN CONDICION DE VULNERABILIDAD MATRICULADOS EN EL SIMAT DURANTE EL CALENDARIO ESCOLAR 2023 DESDE LOS DIFERENTES CORREGIMIENTOS Y VEREDAS HASTA LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO, ASEGURANDO DE ESTA MANERA EL ACCESO Y PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO.

NIT	Razon Social	Liquidez	Endeudamiento	Razon de Cobertura	ROE	ROA
901394117-1	C&G Logística y Transporte S.A.S	9,1	0,03	37,33	0,03	0,03
900463200-8	Compañía integral de transporte especiales SAS	29.46	0,1	1441.16	0,13	0,11
900973862-1	Servicio de transporte especial de pasajeros	1,29	0,54	Indeterm	0,28	0,12
900724450-3	Transdecol SAS	5.04	0,31	9,69	0,18	0,12
900 271 462 - 6	Trans Especiales Jomar Café Oriente SAS	4,05	0,42	120,37	0,12	0,07
891 412 258 - 4	Transportes Especiales del Café SAS	28.39	0.02	1568.64	0.22	0.21
816 007 641 -3	Trans especiales Otun	7,01	0,27	24,26	0,12	0,09
816 008 309 - 7	Transportes y operaciones logística SAS	16.07	0.07	IND	2.63	2.43

910 310 208 - 1	Zidcar SAS	2.31	0.38	3.72	0.21	0.13

Se recomienda utilizar los indicadores dados por el comportamiento del sector económico evaluando los valores máximos y mínimos para las empresas objeto de análisis, con el fin de brindar mayor oportunidad de participación y pluralidad de oferentes.

INDICADOR	INDICADORES MINIMOS SUGERIDOS PARA EXIGIR EN EL PROCESO.
Índice de Liquidez = activo corriente/pasivo corriente.	**≥ 1,29**
Índice de Endeudamiento = pasivo total/activo total.	**≤ 0,54**
Razón de cobertura de intereses = utilidad operacional/gastos de intereses.	**≥ 3,72**
Rentabilidad sobre patrimonio ROE = (utilidad operacional/ patrimonio)	**≥0.03**
Rentabilidad sobre activos ROA = (utilidad operacional/ activo total)	**≥0.03**

G. ACUERDOS COMERCIALES ACUERDOS COMERCIALES M-MACPC-1

Según el manual explicativo CP-TLC del DNP y el Manual de para el manejo de acuerdos comerciales en procesos en contratación" de Colombia Compra Eficiente, en a la actualidad hay acuerdos comerciales vigentes con compromisos en contratación pública, se relaciona:

		Entidad Estatal incluida	Presupuesto del proceso de contratación superior al valor del acuerdo Comercial	Excepción aplicable al proceso de contratación	Proceso de contratación cubierto por el acuerdo comercial

Alianza del Pacífico	Chile	Si	No	-	-
México		Si	No	-	-
Perú		Si	No	-	-
Canadá		Si	No	-	-
Chile		Si	No	-	-
Estados Unidos		Si	No	-	-
México		No	No	-	-
Triángulo del Norte		El Salvador	Si	Si	Si
		Guatemala	Si	Si	Si
		Honduras	No	-	-
Unión Europea			Si	-	-
Comunidad Andina			Si	Si	si

H. ANÁLISIS DEL RIESGO

El artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 establece que la Entidad Estatal debe "incluir la estimación, tipificación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación".

Guía Colombia Compra:

https://www.colombiacompra.gov.co/sites/default/files/manuales/cce_manual_riesgo_web.pdf. Ver anexo matriz de riesgos.

Elaborado por: Angela María Serna Vélez – Contratista SEM

Revisado: Juan David Ospina- Contratista SEM

Fecha de elaboración: febrero de 2023

Avenida Simón Bolívar – Centro Administrativo Municipal CAM – Teléfono: 3116566 Ext 207-208
Código Postal 661001 – contratación@dosquebradas.gov.co- NIT: 800099310-6