Ref.: PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA No. (_____) de 2023

ANÁLISIS DEL SECTOR RELACIONADO CON EL PRESENTE PROCESO DE CONTRATACION

De conformidad con lo dispuesto en el **art. 2.2.1.1.1.6.1.del decreto 1082 de 2015** el MUNICIPIO procede a efectuar el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo.

El análisis del sector cubre tres áreas:

A. Análisis del mercado
B. Análisis de la demanda
C. Análisis de la oferta

A. ANÁLISIS DEL MERCADO

ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO. Incluye:

1) **La importancia del sector en el contexto local y nacional.**

El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se encuentra reglamentado en el Decreto 1079 de 2015, en el cual se define como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo especifico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios. Las Empresas cuentan con un radio de acción nacional, incluyendo los perímetros departamentales, metropolitanos, distritales, y/o municipales. Sin embargo, para efectos de que conste la celebración del contrato entre las empresas habilitadas en esta clase de servicio con los usuarios del mismo, se genera la obligación de que el conductor del vehículo porte un extracto de contrato.

Uno de los servicios de transporte público regulados es el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial el cual presta el servicio escolar, empresarial, y turístico. Se han detectado problemas con la prestación de este tipo de servicio, entre los cuales se encuentran: deficiente información por parte de las autoridades para tomar decisiones y controlar la operación, incentivo normativo para promover un esquema netamente afiliador que desvirtúa la misión real empresarial, desarticulación de las actuaciones entre el Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y Superintendencia de Puertos y Transporte, habilitación de empresas sin sujeción a la demanda real del servicio, no cumplimiento de la normatividad a nivel empresarial y alta disposición de informalidad de los propietarios de los vehículos, entre otros. (Informe Final, consultor ICOVIAS LTDA, Septiembre de 2012. Pág. 13).

Según el reporte final de Consultoría de ICOVIAS, "se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte un total de 1121 empresas para prestar el servicio público terrestre automotor especial en el territorio nacional, de las cuales el 31% han sido habilitadas en la Dirección Territorial - DT de Cundinamarca, el 13% en la DT de Antioquia, el 11 % en la del Vale, el 8% en la DT de Boyacá y Casanare, mientras el restante 37% se encuentras habilitadas en las otras dieciséis (16) zonas territoriales del país. La evolución del número de empresas ha sido importante entre los años 2000 y 2004, en donde se tuvo un aumento de 136 a 918 empresas, que corresponde a un crecimiento de 675% a una tasa del 61% anual. Posteriormente, la tasa de crecimiento anual bajo a 1,5% hasta el año 2009, pero actualmente va en aumento, registrándose una tasa correspondiente al 2,8% anual. (Ibíd).

De la base de vehículos vinculados, suministrada por el MT y cuya fuente es el RUNT, se extrae que la cantidad de vehículos registrados en la modalidad del transporte especial son 66.067 unidades de las cuales el 35% son microbuses, el 34% son camionetas, el 16% son buses, el 8% son busetas, el 4% son automóviles y el 3% son camperos.

La demanda de transporte se concentra principalmente en Bogotá, con una participación importante de servicio escolar privado (52%), seguido por el servicio empresarial, el servicio de turismo y finalmente el servicio escolar público, las ciudades de Barranquilla, Medellín y Cali tienen una alta participación del transporte especial a nivel nacional, siendo Barranquilla la más representativa después de Bogotá y con una predominancia del transporte empresarial. (Ibíd).

Análisis económico: En cuanto a la fijación de tarifas de referencia, se plantea que, dado que es un mercado donde existe un número apreciable de oferentes, sin posición dominante, y una demanda igualmente apreciable, las leyes de oferta y demanda y la competencia, generaran costos eficientes, sin necesidad de una intervención del Estado. En lo que respecta al análisis cuantitativo. Por lo anterior, las tarifas serán determinados por la relación entre la oferta y la demanda, la calidad del servicio ofrecido, la innovación y la capacidad de negociación entre las empresas de transporte y las empresas usuarias o usuarios en general. (Ibíd).

Una de las principales aspectos encontrados a nivel internacional es que la agrupación, como se hace en Colombia que incluye el transporte escolar, el transporte empresarial y el transporte de turismo en una sola modalidad llamada especial, no es usual, considerando las grandes diferencias que existen en estos tres servicios de transporte en cuanto a su impacto social, las diferentes características de prestación y modelos de negocio, de tipologías vehiculares y de elementos de seguridad. (ibid).

DIRECTORIO EMPRESA EN EL SECTOR TRANSPORTE

El Directorio Estadístico DANE, En el caso del sector, se referencia un total de 242.491 registros empresariales, de los cuales el 96% están clasificados en la actividad de transporte terrestre y transporte por tuberías

Tabla 5: Directorio de empresas en el sector transporte

Sección H- CIIU 4.-Transportey almacenamiento			
División	ClaseD	escripciónR	egistros
49-Transporte terrestre, transporte por tuberías	4923T	ransported ec arga porc arretera	126.771
	4921T	ransported ep asajeros	9 7130
	4922T	ransportem ixto	8 711
	4911T	ransportef érreod ep asajeros	445
	4912T	ransportef érreod ec arga	410
	4930T	ransportep or tuberías	384
50-Transporte acuático	5021	Transporte fluvialde p asajeros	1254
	5012	Transporte de cargam arítimoy cabotaje	1.249
	5022	Transporte fluvialde c arga	1.208
	5011	Transporte de pasajerosm arítimoy cabotaje	1150
51-Transporteo éreo	5121	Transporte aéreon acionalde c arga	1483
	5111	Transporte aéreon acionalde p asajeros	1.304
	5122	Transporte aéreoi nternacional de carga	701
	5112	Transporte aéreoi nternacional de pasajeros	291
TotalD iv.4 9-50.5 1			242.491

Fuente: DANE, DIEST. No se incluye la División 52 de la Sección H dado que está incluida en el documento metodológico conceptual del sector Servicios.

Otro aspecto importante en el directorio de transporte es que el 78% de las empresas registran múltiples actividades económicas (multi-actividad), mientras que el restante 22% tiene una sola actividad (mono-actividad). Según la escala departamental, el 32% de los registros en el directorio analizado se localizan en Bogotá D.C., seguido de Antioquia (9%) y Santander (7%).
Con la variable 'rango de ocupados' es posible identificar que el 16% de las empresas no registran información. Ahora bien, de las que poseen información, el 82% tiene un ocupado y el 13% tiene un rango de dos a nueve ocupados, principalmente.

Respecto a los ingresos, el 99% de las empresas en el registro no reportan ningún rango de ingreso por lo que esta variable no permite dilucidar el tamaño de las empresas del sector ni ningún patrón de concentración de ingresos por sector.

Para identificar las unidades económicas que desarrollan actividades en el sector de transporte, se explora la información existente sobre del parque automotor y los registros administrativos provenientes de la Superintendencia de Transporte y del Ministerio de Transporte. En el Ministerio de Transporte, la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) indica que en 2018 en el país existían 13.862.679 vehículos, de los cuales, el 92% eran de uso particular y la mitad eran motocicletas. Existían así 891.427 vehículos en el parque automotor de servicio público en 2018.

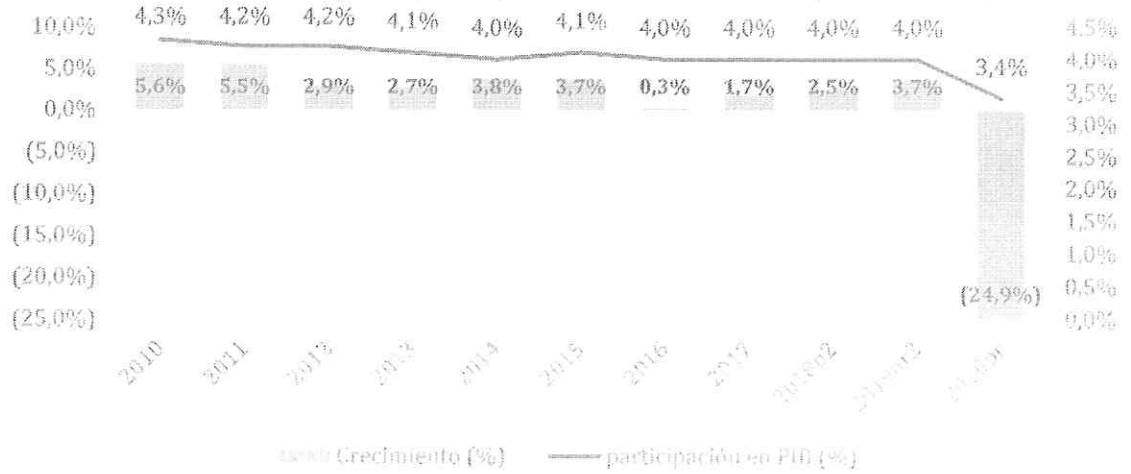
2) Datos históricos de desempeño del sector

Desde 2010, el transporte exhibió un crecimiento positivo en cada año y una significativa, pero ligeramente decreciente, participación de la producción dentro del total de la economía. En efecto, en 2010 el sector representaba 4,3% del PIB, mientras que en 2019 pasó a 4,0%, al tiempo que

mantuvo un crecimiento entre el 0,3% y 5,6% cada año. Sin embargo, la crisis económica de la pandemia del COVID-19 ha impactado desproporcionadamente al sector transporte durante los tres primeros trimestres de 2020, generando un decrecimiento acumulado de 24.9%, y de hasta 39.8% en el segundo trimestre.

Esto también se ha reflejado en la abrupta caída en la participación en el PIB nacional hasta 3.4%, lo cual corresponde a un mínimo histórico, desde que existe la serie estadística en 2005. En términos absolutos, en los tres primeros trimestres de 2020 se perdieron 10 años de crecimiento en el sector transporte

Figura: *Tasa de crecimiento y participación porcentual del sector transporte en el PIB, 2010 – 2020pr.*



Fuente: *DANE, Cuentas nacionales. Pr: preliminar. P: provisional*

3) Participación del sector en el PIB nacional

En el segundo trimestre de 2023pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,3% respecto al mismo periodo de 2022pr.

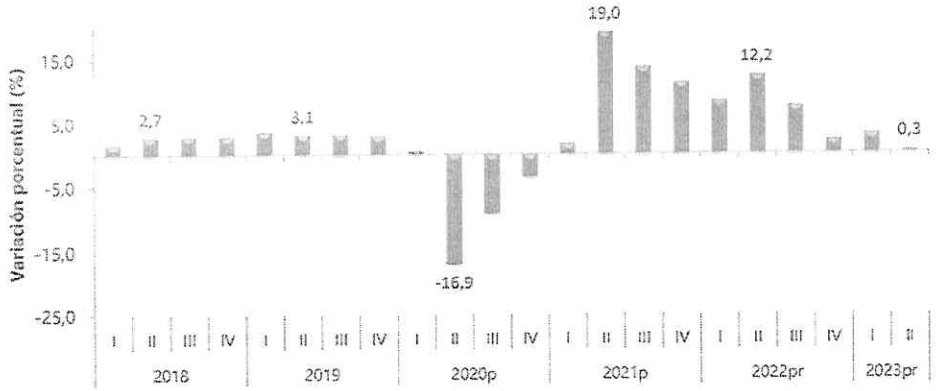
Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,5% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

- 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 crece 12,2% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

- Explotación de minas y canteras crece 3,8% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual).

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2018-I / 2023[pr]-II



Fuente: DANE, Cuentas nacionales
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[pr]preliminar
[p]provisional

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario decrece 1,0%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- Actividades financieras y de seguros decrece 3,0%.
- Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas;
- **TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO; DECRECE 2,9%.**
- Industrias manufactureras decrece 2,6%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Segundo trimestre 2023[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2023[pr]-II / 2022[pr]-II	2023[pr]/ 2022[pr]	2023[pr]-II / 2023[pr]-I
Comercio al por mayor y al por menor[3]	-4,4	-3,0	-2,8
Transporte y almacenamiento	-0,7	1,7	-2,1
Alojamiento y servicios de comida	-3,0	-0,8	0,5
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**-3,2**	**-1,3**	**-2,9**

Fuente: DANE,Cuentas nacionales
[pr]preliminar

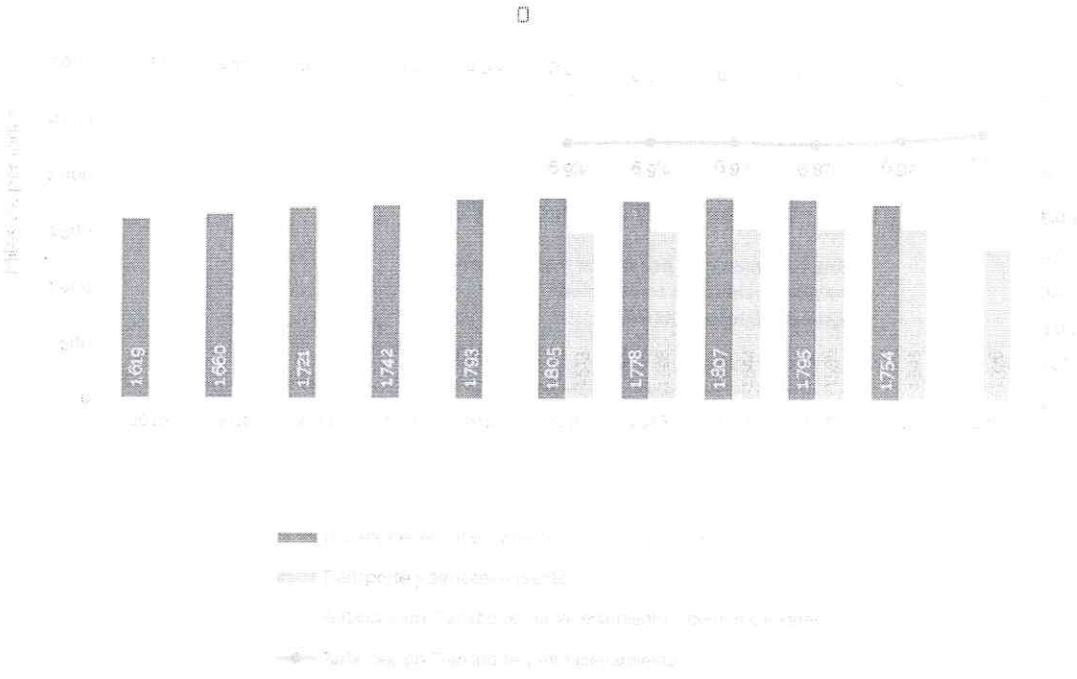
Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida decrece en 2,9%, explicado por:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas decrece 2,8%.
- Transporte y almacenamiento decrece 2,1%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,5%.

4) Empleo que genera el sector

La ocupación en el sector transporte es posible estimarla a partir de la GEIH, con la precaución de que desde 2015 se reporta de manera agregada la ocupación de transporte y almacenamiento, y de 2001 a 2019 se reportó de manera agregada la ocupación en transporte, almacenamiento y comunicaciones. Con base en la GEIH, en 2019, se ocuparon aproximadamente un millón y medio de personas en actividades de transporte y almacenamiento, lo cual representa el 6,9% de la población ocupada. Esta cifra se ha mantenido estable en los últimos cinco años

Figura 3: Población Ocupada y Participación del Sector Transporte en el Total de Ocupados (miles de personas / participación porcentual). Total Nacional - Promedio Anual



Fuente: *DANE, Cuentas nacionales*

Sin embargo, la crisis económica de la pandemia del COVID-19, ha provocado la disminución de 169 mil ocupados (-11,0%) en transporte y almacenamiento en los primeros tres trimestres del año. Esto

es más dramático cuando se compara con el segundo trimestre, cuando disminuyeron en 277 (-17,5%). Contraintuitivamente, aumentó la participación porcentual del sector transporte y almacenamiento en la ocupación nacional pasando de 6,9% a 7,1%, lo que refleja que el impacto del COVID-19 en la ocupación de este sector fue similar al de la economía en general, pero desproporcionado en términos de producción.

En el mes de junio de 2023, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.052 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana (1,2 puntos porcentuales); seguido de Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos (1,2 puntos porcentuales) y **TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO (0,7 puntos porcentuales).**

Para el mes de junio de 2022, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 22.023 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios; Industrias manufactureras; y Alojamiento y servicios de comida con 2,5, 1,3 y 1,0 puntos porcentuales, respectivamente.

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad*
Total nacional
Junio (2022 - 2023)

Rama de actividad	Total				
	Junio 2022	Junio 2023	Distribución % 2023	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	22.023	23.052	100	1.030	
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.584	2.853	12,4	269	1,2
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.554	1.820	7,9	266	1,2
Transporte y almacenamiento	1.601	1.746	7,6	146	0,7
Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios	1.928	2.033	8,8	105	0,5
Alojamiento y servicios de comida	1.509	1.601	6,9	92	0,4
Comercio y reparación de vehículos	3.970	4.058	17,6	88	0,4
Actividades inmobiliarias	203	269	1,2	66	0,3
Industrias manufactureras	2.258	2.316	10,0	58	0,3
Actividades financieras y de seguros	394	428	1,9	34	0,2
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	657	675	2,9	18	0,1
Construcción	1.625	1.627	7,1	2	0,0
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.264	3.256	14,1	-8	0,0
Información y comunicaciones	474	367	1,6	-107	-0,5

Fuente: DANE, GEIH.

5) Principales cifras comerciales del sector

De acuerdo con el DANE, para el segundo trimestre de 2023, el Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia crece 0,3% respecto al mismo periodo de 2022pr.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario decrece 1,0%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- Actividades financieras y de seguros decrece 3,0%.
- Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas;
- **TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO; DECRECE 2,9%.**
- Industrias manufactureras decrece 2,6%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Segundo trimestre 2023[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2023[pr]-II / 2022[pr]-II	2023[pr] / 2022[pr]	2023[pr]-II / 2023[pr]-I
Comercio al por mayor y al por menor[3]	-4,4	-3,0	-2,8
Transporte y almacenamiento	-0,7	1,7	-2,1
Alojamiento y servicios de comida	-3,0	-0,8	0,5
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**-3,2**	**-1,3**	**-2,9**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales
[pr] preliminar

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 decrece en 2,9%, explicado por:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas decrece 2,8%.
- Transporte y almacenamiento decrece 2,1%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,5%.

SERVICIO Y PASAJEROS TRANSPORTADOS SISTEMAS INTEGRALES DE TRANSPORTE MASIVO

Para los sistemas de transporte masivo, en el segundo trimestre de 2023, se presentó una variación trimestral de -0,1% en los vehículos en servicio y de 1,2% en los pasajeros transportados, en comparación con el primer trimestre de 2023.

En cuanto a las comparaciones anuales, para el segundo trimestre de 2023, se presentó una variación anual de 1,6% en los vehículos en servicio y de 2,3% en los pasajeros transportados, en relación con el segundo trimestre de 2022.

Por su parte, las variaciones cuatrienales, en el segundo trimestre de 2023 los vehículos en servicio presentaron un incremento de 12,7% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 7,1%, en comparación con el segundo trimestre de 2019.

Tabla 1. Variaciones trimestrales, anuales y cuatrienales de vehículos en servicio y pasajeros transportados.
Sistemas Integrados de Transporte Masivo.
II Trimestre de 2023[p].

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales II trim 2023 / I trim 2023		Variaciones anuales II trim 2023 / II trim 2022		Variaciones cuatrienales II trim 2023 / II trim 2019	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**-0,1**	**1,2**	**1,6**	**2,3**	**12,7**	**-7,1**
Transmetro (Barranquilla)	-0,7	3,3	-13,0	-17,0	-41,3	-47,0
SITM* (Bogotá)	-0,9	1,4	3,3	2,3	21,8	-3,6
Metrolínea (Bucaramanga)	1,1	-2,1	-67,4	-15,7	-84,6	-67,5
Mío (Cali)	5,3	-3,7	-8,5	-1,7	-26,3	-44,9
Transcaribe (Cartagena)	0,3	13,4	-20,6	-0,5	-27,2	-12,9
Cable (Manizales)	0,0	2,1	0,0	7,3	0,0	11,1
SITVA** (Medellín)	1,5	0,9	2,9	5,3	10,7	1,9
Megabús (Pereira)	10,0	1,7	10,0	0,9	26,0	-9,4

Fuente: DANE, ETUP.
[p] Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
**Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

[1] Sistemas Integrados de Transporte Masivo

Durante el segundo trimestre de 2023, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que presentaron el mayor incremento anual en el parque automotor en servicio, fueron la ciudad de Bogotá y la ciudad de Pereira con 3,3% y 10,0% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados presentó las mayores variaciones anuales en la ciudad de Manizales y Medellín con 7,3% y 5,3%, respectivamente frente al mismo periodo de 2022.

SERVICIO Y PASAJEROS TRANSPORTADOS EN TRANSPORTE TRADICIONAL

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el segundo trimestre de 2023, se presentó una variación trimestral de 1,0% en los vehículos en servicio y un incremento de 0,2% en los pasajeros transportados, en comparación con el primer trimestre de 2023.

En relación con las variaciones anuales, en el segundo trimestre de 2023, los vehículos en servicio presentaron una variación de 1,7% mientras los pasajeros transportados aumentaron 0,1%, en comparación con el segundo trimestre de 2022.

Finalmente, las comparaciones cuatrienales para el segundo trimestre de 2023, presentó una variación de -31,5% en los vehículos en servicio y de -39,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2019.

Tabla 2. Variaciones anuales, cuatrienales y trimestrales de vehículos en servicio y pasajeros transportados.
Sistemas de transporte tradicional.
II Trimestre de 2023[P].

Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales II trim 2023 / I trim 2023		Variaciones anuales II trim 2023 / II trim 2022		Variaciones cuatrienales II trim 2023 / II trim 2019	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**1,0**	**0,2**	**1,7**	**0,1**	**-31,5**	**-39,4**
Buses*	0,8	-1,7	2,4	-2,4	-32,0	-42,1
Busetas	2,0	2,0	3,2	1,5	-25,2	-35,4
Microbuses - colectivos	0,0	-0,4	-0,5	0,7	-37,3	-41,5

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
*En el tipo de vehiculo buses se incluyen los padrones, los cuales no se desagregan por reserva estadística.
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Durante el segundo trimestre de 2023, el tipo de vehículo busetas registró el mayor incremento anual en el parque automotor en servicio (3,2%) mientras que, en el número de pasajeros transportados, el tipo de vehículo Buses registró una disminución de 2,4%, comparado con el segundo trimestre de 2022.

ECONOMICO

Los factores que influyen en el poder de compra y los patrones de gasto de las Entidades Estatales y otros compradores, tales como:

1) **CAMBIOS EN LOS PRESUPUESTOS.** La fuente presupuestal de los recursos para esta contratación es: ICLD- Ingresos Corrientes de Libre Destinación.

   Se considera que el 100% del valor de la presente contratación se financiará únicamente con recursos de ICLD- Ingresos Corrientes de Libre Destinación.

2) **CAMBIOS EN LAS FORMAS DE ADQUISICIÓN.** Se considera que el 100% de la presente contratación se contratará de la siguiente forma:

   A todo costos, por el servicio prestado durante el tiempo de ejecución del contrato

3) **FLUCTUACIONES DEL VALOR DE LAS MATERIAS PRIMAS Y COSTOS DE PRODUCCIÓN.**

Analizado el comportamiento del sector de la presente contratación se consideraron las variaciones en el valor de las materias primas y costos de producción y se concluyó que las mismas se presentan Anualmente concluyéndose que el presupuesto oficial de la presente contratación salvaguarda la utilidad del contratista

4) **INFLACIÓN, DEVALUACIÓN Y OTROS ÍNDICES ECONÓMICOS.** Para efectuar el presente análisis se tuvo en cuenta factores de la economía que inciden frente al sector de la presente contratación y se concluyó que el valor del presupuesto oficial salvaguarda la utilidad del contratista.

INTERNACIONAL

1) **ACUERDOS COMERCIALES**. Analizado que acuerdos internacionales aplican en la presente contratación, se concluyó que el presupuesto oficial de la presente contratación salvaguarda la utilidad del contratista

2) **COMPORTAMIENTO DEL MERCADO**. Analizado el comportamiento del sector de la presente contratación se consideraron las variaciones en el comportamiento del mercado se concluyó que las mismas se presentan **anualmente** y que la el presupuesto oficial de la presente contratación tuvo en cuenta tales circunstancias.

3) **FLUCTUACIÓN DE PRECIOS INTERNACIONALES DE LOS BIENES O SERVICIOS Y DE SUS MATERIAS PRIMAS E INSUMOS**. Analizado el comportamiento del sector de la presente contratación a nivel internacional se consideraron las variaciones en el valor de las materias primas y costos de producción y se concluyó que las mismas se presentan **anualmente,** concluyéndose que el presupuesto oficial de la presente contratación salvaguarda la utilidad del contratista.

4) **INFORMACIÓN DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DEL BIEN O SERVICIO. (V) IMPACTO DE LAS TASAS DE CAMBIO**. Los extranjeros interesados en participar de la presente contratación deberán acatar los plazos de ejecución, razón por la cual la entidad no admitirá suspensiones generadas por trámites de relacionados con la importación de materias primas para la presente obra, sin perjuicio de los eventos de fuerza mayor o caso fortuito.

5) **IMPACTO DE LAS TASAS DE CAMBIO**. La entidad ha establecido el valor de la presente contratación en pesos colombianos, los interesados deben acogerse a tal disposición, considerando además que los pagos se efectuaran dentro de los plazos establecidos en la forma de pago.

TECNICO

Las condiciones técnicas y tecnológicas del objeto del Proceso de Contratación, incluyendo el estado de la innovación y desarrollo técnico que permite crear nuevos productos y oportunidades de mercado y las nuevas tendencias como:

1) CAMBIOS TECNOLÓGICOS.

El objeto de la respectiva contratación no ha tenido cambios tecnológicos.

MARCO TECNOLÓGICO

El objeto de la respectiva contratación no ha tenido cambios tecnológicos.

2) AMPLITUD DE LA OFERTA DE BIENES TECNOLÓGICOS

El objeto de la respectiva contratación tiene gran variedad de proveedores (prestadores de servicios, fabricantes y/o intermediarios).

LEGAL

La Entidad Estatal debe identificar la normativa vigente aplicable al objeto del Proceso de Contratación, tanto la que influye en el mercado del bien o servicio como la que regula la actividad de los proveedores y compradores de manera particular, incluyendo las normas ambientales y los cambios recientes en la implementación y el impacto de tales modificaciones.

MARCO NORMATIVO CONSTITUCIONAL

CONSTITUCION POLITICA DE 1991

MARCO NORMATIVO LEGAL

Ley 80 de 1993
Ley 769 de 2002
Ley 1150 de 2007
Ley 1383 de 2010
Ley 1474 de 2011
Decreto ley 019 de 2012
Ley 2069 de 2020

MARCO REGLAMENTARIO NACIONAL

Decreto 1082 de 2015
Decreto 3054 de 2013
Decreto 1079 de 2015
Decreto 1260 de 2021

B. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

La Entidad Estatal debe tener en cuenta las condiciones en las cuales ha adquirido en el pasado el bien o servicio objeto del Proceso de Contratación y cómo lo han hecho otras Entidades Estatales. Para el efecto, el SECOP ofrece la posibilidad de consultar los Documentos del Proceso en los cuales la Entidad Estatal puede consultar las especificaciones técnicas solicitadas y las modalidades de contratación utilizadas.

La información que la Entidad Estatal debe recopilar en el estudio de la demanda es el siguiente:

ADQUISICIONES PREVIAS DE LA ENTIDAD ESTATAL.

ADQUISICIONES PREVIAS DEL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO. De acuerdo con la evolución histórica de este tipo de contratación en el Municipio de Villavicencio, se analizó el comportamiento de sus adquisiciones anteriores del bien, obra o servicio, teniendo en cuenta:

CRITERIO ANALIZADO PARA LA VIGENCIA ANTERIOR	Prestación de Servicio de Transporte
Modalidad de selección del contratista.	Selección Abreviada de Menor Cuantía
Número y fecha del contrato	Contrato 0788 del 11 de julio de 2016
Objeto del contrato.	Servicio de transporte escolar a la población estudiantil Dispersa y niños con necesidades educativas especiales de las Instituciones educativas oficiales del municipio de Villavicencio.
Las autorizaciones, permisos y licencias requeridas para su ejecución, y cuando el contrato incluye diseño y construcción, los documentos técnicos para el desarrollo del proyecto	No aplica
Valor de los contratos y forma de pago.	394.937.304 El MUNICIPIO pagará al contratista el valor del presente contrato así: desembolsos mensuales vencidos
Número de contratos suscritos para el efecto y vigencias de los mismos.	**Tres contratos**
Plazo de los contratos.	12 días Calendario Escolar
Presupuesto con cargo al cual han sido ejecutados los contratos	Sistema General de Participaciones **SGP,**

Comportamiento de los contratistas, imposición de sanciones.	Cumplimiento, sin sanciones
Garantías exigidas en los Proceso de Contratación y ocurrencia de siniestros.	Cumplimiento del contrato, Calidad del servicio, Salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones, Responsabilidad civil extracontractual.

HISTORICO DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE OTRAS ENTIDADES ESTATALES Y OTROS CONSUMIDORES DEL BIEN O SERVICIO

En el estudio de demanda Colombia Compra Eficiente sugiere identificar y analizar cómo han sido otros Procesos de Contratación realizados por otras Entidades Estatales, especialmente si dichos Procesos de Contratación se han desarrollado por Entidades Estatales grandes que hacen adquisiciones por altos montos de dinero y tienen presencia a nivel nacional. Estas entidades pueden ser las INVIAS, MINISTERIO DE TRANSPORTRE, DEPARTAMENTO entre otras.

Las adquisiciones o compras de otras Entidades Estatales consultadas en el SECOP, son:

- **NOMBRE DE LA ENTIDAD:** Alcaldía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias
  OBJETO DE LA CONTRATACION: Contratar la prestación de servicio de transporte terrestre automotor especial escolar para el desplazamiento de los estudiantes de la Institución Educativa Oficial San Felipe Neri del distrito de Cartagena.
  MODALIDAD DE LA CONTRATACION: Selección Abreviada de Menor Cuantía
  VALOR DE LA CONTRATACION: $ 860.749.894
  REFERENCIA DEL PROCESO: SA-MC-UAC-002-2020

- **NOMBRE DE LA ENTIDAD:** Alcaldía Municipio De Monterrey
  OBJETO DE LA CONTRATACION: Prestar el servicio de transporte terrestre publico especial de pasajeros ida y regreso a los estudiantes que residen en el área rural y que se dirigen hacia las Instituciones Educativas Oficiales del municipio De Monterrey, departamento de Casanare 2020.
  MODALIDAD DE LA CONTRATACION: Selección Abreviada de Menor Cuantía
  VALOR DE LA CONTRATACION: $ 840.080.780
  REFERENCIA DEL PROCESO: MM-SAMC-SDS-014-2020

- **NOMBRE DE LA ENTIDAD:** Alcaldía Municipio De Maicao
  OBJETO DE LA CONTRATACION: Prestación del servicio de transporte para el desarrollo de actividades de las diferentes dependencias de la alcaldía municipal de MAICAO, LA GUAJIRA.
  MODALIDAD DE LA CONTRATACION: Selección Abreviada de Menor Cuantía
  VALOR DE LA CONTRATACION: $ 643.500.000
  REFERENCIA DEL PROCESO: SAMC-004-2022

- **NOMBRE DE LA ENTIDAD:** Alcaldía Municipio De Sevilla

OBJETO DE LA CONTRATACION: Prestación del servicio de transporte escolar rural para los estudiantes de las Instituciones Educativas Oficiales, con sedes ubicadas en zonas de difícil acceso del municipio de Sevilla, Valle Del Cauca.
MODALIDAD DE LA CONTRATACION: Selección Abreviada de Menor Cuantía
VALOR DE LA CONTRATACION: 520.855.706
REFERENCIA DEL PROCESO: 101-207

C. ANÁLISIS DE LA OFERTA

1. **QUÍEN VENDE?** INSTRUCTIVO: La Entidad Estatal debe identificar los proveedores en el mercado nacional del bien o servicio y a quienes que han participado como oferentes y contratistas en Procesos de Contratación con Entidades Estatales. Para el efecto es recomendable utilizar bases de datos e información del **Sistema de Información y Riesgo Empresarial (SIREM)**, administrado por la Superintendencia de Sociedades y cualquier otro sistema de información empresarial o sectorial disponible en el mercado. Estas bases de datos permiten conocer la información financiera del sector y de algunos de sus miembros en particular lo que permite tener información para que la Entidad Estatal pueda establecer los requisitos habilitantes teniendo en cuenta las condiciones generales del sector.

   RESULTADO: A continuación se analizan los indicadores económicos de algunos de los proveedores del bien o servicio en el mercado nacional.

   Los datos financieros tomados con corte a **diciembre 31 de 2022** fueron extraídos de la base RUP de cada proveedor de una muestra de 14, tomando el activo corriente sobre el pasivo corriente, información que se obtuvo aplicando la fórmula de desviación estándar muestral como lo indica el Manual M-DVRHPC-04 publicado en Septiembre 1 de 2014 Colombia Compra eficiente, Acapite VI denominado: Cómo fijar los indicadores de capacidad financiera y de capacidad organizacional páginas 16 a 21

   Fórmulas para calcular la desviación estándar

   Esta calculadora utiliza las fórmulas siguientes para calcular la desviación estándar:

   La fórmula para la desviación estándar muestral es:

$$s = \sqrt{\frac{1}{n-1}\sum_{i=1}^{n}(x_i - \bar{x})^2}$$

   donde n es el tamaño de la muestra y x-bar es la media aritmética de la muestra.

   La fórmula para la desviación estándar poblacional es:

$$\sigma = \sqrt{\frac{1}{N}\sum_{i=1}^{N}(x_i - \mu)^2}$$

donde N es el tamaño de la población y μ es la media aritmética de la población.

Donde x es cada indicador obtenido de realizar la operación de dividir
Activo corriente sobre pasivo corriente de cada proveedor.

X= promedio de la suma de x dividido por N (cantidad muestra)
N= Muestra del análisis tomado para aplicar formula
∑= sumatoria

Los **INDICADORES DE LIQUIDEZ** de algunos de los proveedores son:

PROVEEDOR DEL BIEN	INDICADOR
SOCIEDAD TRANSPORTADORA PUBADI S.A.S	1,92
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS	14,63
AVANT COLOMBIA S.A.S	4,88
SERVITRANSTUR S.A.S	3,37
TRANSMARCAS S.A.S	8,84
TRAVEL DEL LLANO S.A.S	59,06
MEGA-TRANS S.A.S	9,17
PORTES DE COLOMBIA S.A.S	7,83
GEMA TOURS S.A.S	3,68
COINTRASUR	1,64
ELITE LOGISTICA Y RENDIMIENTO S.A.S	4,54
TRANSPORTES Y VIAJES TURISCAR S.A.S	8,46
PURIESTUR	119,61
LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.AS	3,56

Al efectuar las operaciones con los datos y la aplicación de la formula nos resulta para el presente proceso concluir los siguientes resultados, así:

DESVIACION STANDARD	32,68
MEDIA	17,94
MINIMO DE LA DESVIACION STANDARD	-14,74
MAXIMO DE LA DESVIACION STANDARD	50,62

INDICE DE LIQUIDEZ: Los resultados en el presente análisis del sector presentan un mínimo de -14,74 y un máximo de 50,62 en la desviación estándar en este indicador. Para este proceso se

establece un **índice de liquidez mayor o igual a 3,5 (Tres coma cinco)** toda vez que permite mayor participación de oferentes.

Los **INDICADORES DE ENDEUDAMIENTO** de algunos de los proveedores son:

PROVEEDOR DEL BIEN	INDICADOR
SOCIEDAD TRANSPORTADORA PUBADI S.A.S	0,42
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS	0,17
AVANT COLOMBIA S.A.S	0,21
SERVITRANSTUR S.A.S	0,30
TRANSMARCAS S.A.S	0,28
TRAVEL DEL LLANO S.A.S	0,58
MEGA-TRANS S.A.S	0,12
PORTES DE COLOMBIA S.A.S	0,27
GEMA TOURS S.A.S	0,50
COINTRASUR	0,53
ELITE LOGISTICA Y RENDIMIENTO S.A.S	0,37
TRANSPORTES Y VIAJES TURISCAR S.A.S	0,36
PURIESTUR	0,22
LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.AS	0,35

Al efectuar las operaciones con los datos y la aplicación de la formula nos resulta para el presente proceso concluir los siguientes resultados, así:

DESVIACION STANDARD	0,14
MEDIA	0,33
MINIMO DE LA DESVIACION STANDARD	0,20
MAXIMO DE LA DESVIACION STANDARD	0,47

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO: Pese a que los resultados en el presente análisis del sector presentan un mínimo de 0,14 y un máximo de 0,33 en la desviación estándar en este indicador; para este proceso se establece un **nivel de endeudamiento menor o igual a 0,40 (Cero coma cuarenta)** toda vez que permite mayor participación de oferentes.

Los **INDICADORES de cobertura de intereses** de algunos de los proveedores son:

PROVEEDOR DEL BIEN	INDICADOR
SOCIEDAD TRANSPORTADORA PUBADI S.A.S	5,53
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS	38,18
AVANT COLOMBIA S.A.S	6,79
SERVITRANSTUR S.A.S	7,32

TRANSMARCAS S.A.S	376,17
TRAVEL DEL LLANO S.A.S	69,28
MEGA-TRANS S.A.S	22,18
PORTES DE COLOMBIA S.A.S	23,60
GEMA TOURS S.A.S	130,39
COINTRASUR	1,37
ELITE LOGISTICA Y RENDIMIENTO S.A.S	370,03
TRANSPORTES Y VIAJES TURISCAR S.A.S	6,78
PURIESTUR	63,22
LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.AS	43,59

Al efectuar las operaciones con los datos y la aplicación de la formula nos resulta para el presente proceso concluir los siguientes resultados, así:

DESVIACION STANDARD	127,69
MEDIA	83,17
MINIMO DE LA DESVIACION STANDARD	-44,52
MAXIMO DE LA DESVIACION STANDARD	210,86

RAZON DE COBERTURA DE INTERESES: Los resultados en el presente análisis del sector presentan un mínimo de -44,52 y un máximo de 210,86 en la desviación estándar en este indicador. Para este proceso se establece una **razón de cobertura de intereses mayor o igual a 5,5 (cinco coma cinco)** toda vez que permite mayor participación de oferentes.

Los **INDICADORES DE RENTABILIDAD DEL ACTIVO** de algunos de los proveedores son:

PROVEEDOR DEL BIEN	**INDICADOR**
SOCIEDAD TRANSPORTADORA PUBADI S.A.S	0,07
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS	0,35
AVANT COLOMBIA S.A.S	0,08
SERVITRANSTUR S.A.S	0,21
TRANSMARCAS S.A.S	0,45
TRAVEL DEL LLANO S.A.S	0,20
MEGA-TRANS S.A.S	0,37
PORTES DE COLOMBIA S.A.S	0,12
GEMA TOURS S.A.S	0,10
COINTRASUR	0,02
ELITE LOGISTICA Y RENDIMIENTO S.A.S	0,18
TRANSPORTES Y VIAJES TURISCAR S.A.S	0,20
PURIESTUR	0,29

LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.AS	0,15

Al efectuar las operaciones con los datos y la aplicación de la formula nos resulta para el presente proceso concluir los siguientes resultados, así:

DESVIACION STANDARD	0,12
MEDIA	0,20
MINIMO DE LA DESVIACION STANDARD	0,07
MAXIMO DE LA DESVIACION STANDARD	0,32

RENTABILIDAD DEL ACTIVO: Los resultados en el presente análisis del sector presentan un mínimo de 0,07 y un máximo de 0,32 en la desviación estándar en este indicador. Para este proceso se establece una **rentabilidad del activo mayor o igual a 0,08 (Cero coma cero ocho)** toda vez que permite mayor participación de oferentes.

Los **INDICADORES DE RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO** de algunos de los proveedores son:

PROVEEDOR DEL BIEN	INDICADOR
SOCIEDAD TRANSPORTADORA PUBADI S.A.S	0,13
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL Y ESCOLAR ESCOTURS	0,42
AVANT COLOMBIA S.A.S	0,10
SERVITRANSTUR S.A.S	0,31
TRANSMARCAS S.A.S	0,62
TRAVEL DEL LLANO S.A.S	0,46
MEGA-TRANS S.A.S	0,43
PORTES DE COLOMBIA S.A.S	0,17
GEMA TOURS S.A.S	0,20
COINTRASUR	0,05
ELITE LOGISTICA Y RENDIMIENTO S.A.S	0,28
TRANSPORTES Y VIAJES TURISCAR S.A.S	0,31
PURIESTUR	0,36
LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.AS	0,23

Al efectuar las operaciones con los datos y la aplicación de la formula nos resulta para el presente proceso concluir los siguientes resultados, así:

DESVIACION STANDARD	0,16
MEDIA	0,29
MINIMO DE LA DESVIACION STANDARD	0,13
MAXIMO DE LA DESVIACION STANDARD	0,45

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO: Los resultados en el presente análisis del sector presentan un mínimo de 0,13 y un máximo de 0,45 en la desviación estándar en este indicador. Para este proceso se establece una **rentabilidad del patrimonio mayor o igual a 0,13 (Cero coma trece)** toda vez que permite mayor participación de oferentes.

2. **CÚAL ES LA DINAMICA DE LA PRODUCCION, DISTRIBUCIÓIN Y ENTREGA DE BIENES O SERVICIOS?** a Entidad Estatal debe conocer el proceso de producción, distribución y entrega de los bienes o servicios, los costos asociados a tales procesos, cuáles son las formas de distribución y entrega de bienes o suministro del servicio.

   Igualmente, las Entidades Estatales deben entender la dinámica del mercado en lo que corresponde a la cadena de producción o distribución o suministro del bien o servicio, así como identificar cuál y cómo es el proceso que sigue el bien hasta llegar al usuario final y el papel que juegan los potenciales oferentes en esa cadena. Por ejemplo, el proveedor que necesita la Entidad Estatal puede ser proveedor de materias primas, fabricante, importador, ensamblador, distribuidor mayorista, distribuidor minorista, intermediario, transportador, etc.

   RESULTADO: Los potenciales proveedores son:

   a) Empresas Transportadoras

MARLADY VELÁSQUEZ ROJAS
Secretaria de Educación

Nombre	Cargo	Firma
Revisó: Erika Alexandra Sánchez Zarate	Directora técnica de cobertura y permanencia	
Elaboró: Alexis Prieto	Profesional Universitario	