ANEXO 2. ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO
MÍNIMA CUANTÍA

MC_ANT_CTGI_14_2024

5_9206_0331 CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TIPO TRANSITORIO, PARA LA MOVILIZACIÓN DE LOS APRENDICES DEL CENTRO TEXTIL Y DE GESTIÓN INDUSTRIAL INCLUIDAS LAS SUBSEDES EN ACTIVIDADES ESPECIALES DEL PLAN DE ACCIÓN DE BIENESTAR AL APRENDIZ.

CLASIFICACIÓN CÓDIGOS UNSPSC

El objeto contractual se clasifica en el siguiente código del Clasificador de Bienes y Servicios:

NIVEL	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
Producto	78111803	Servicio de buses contratados
Producto	20102301	Transporte de Personal

1. Análisis del mercado.

En el contexto local ,el servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros y de carga, es un servicio fundamental para el desarrollo de actividades económicas y sociales ya que facilita el desplazamiento de un punto a otro permitiendo el desarrollo de las actividades dentro de una organización, la libre circulación de mercancías, la movilidad de los ciudadanos; así mismo, el sector del transporte en general en el país dinamiza otros sectores y es un gran generador de empleo, facilitando el comercio internacional y el turismo.

1.1. Aspectos Generales del mercado:

El Artículo 2.2.1.6.4. del Decreto 431 de 2017,modificatorio del Decreto 1079 de 2015, define servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial como “aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo. Según el mismo Decreto, en el Parágrafo 1. La prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se realizará previa la suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio.

El contrato deberá contener, como mínimo, las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente Capítulo”.

Según el Decreto 1079 de 2015, en la Sección 4 del Capítulo 7 Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga contiene las disposiciones para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, se indica lo siguiente respecto a la prestación del servicio:

Radio de acción. El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga será de carácter nacional. (Decreto 173 de 2001, artículo 19).

Vehículos. Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio. (Decreto 173 de 2001, artículo 20).

Contratación de vehículos. Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, podrá celebrar el respectivo contrato de vinculación conforme al artículo 983 del Código de Comercio. (Decreto 173 de 2001, artículo 21).

Además, el transporte de carga permite transportar productos a todo el territorio nacional. las empresas comerciales a menudo buscan los mejores servicios de transporte, para recibir envíos de materias primas y productos. Asimismo, pueden enviar sus productos por todo el país.

Según el clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas, el transporte de pasajeros corresponde a la clasificación 78111800 y el transporte de carga corresponde a la clasificación 78101800, con ambos servicios se pretende satisfacer principalmente la necesidad de transportar pasajeros que permita al SENA, mantener la operación del ente administrativo y así cumplir con los requerimientos de la entidad.

El servicio de transporte de pasajeros se requiere básicamente para cumplir con las misionalidades en territorio, visitas, inspecciones y demás actividades programadas por el SENA desde el área de bienestar al aprendiz, que permitan adelantar las acciones en pro del cumplimiento del Plan de acción.

El transporte, tiene un impacto significativo sobre la productividad y eficiencia del sector empresarial, es el medio que permite el acceso de la población en áreas remotas a los servicios sociales, así mismo, es un dinamizador del desarrollo económico local, nacional, e internacional.

Es así como en las últimas décadas, el concepto de transporte ha evolucionado a conceptos más amplios como el de la logística, que involucran a la infraestructura, integra los servicios que se prestan a través de ella y planifica los flujos de personas y bienes que la transitan.

El sector del transporte en general dinamiza otros sectores y es un gran generador de empleo, facilitando el comercio local, nacional e internacional y el intercambio cultural a través del turismo.

1.2. Agentes que componen el sector:

El sector terciario también se conoce como sector de servicios en el ámbito económico, ya que incluye actividades que no implican la producción de bienes materiales. Las empresas del sector terciario se dedican a la satisfacción de diferentes necesidades de las personas.

Este sector está conformado por áreas como: Actividades financieras, de seguros, actividades de asesoría, administración, consultoría; turismo, hotelería; transporte y comunicación; telecomunicaciones; comercial a nivel mayorista, minorista, al por mayor, franquicias; servicios personales con objetivo de mejorar la calidad de vida (estética); bienestar (educativos, de salud, administrativos, de mantenimiento); ocio y cultura (cine, teatro, deporte); tecnologías de información; entre otras.

Todos los sectores económicos se consideran fundamentales para el buen desarrollo de un país, no obstante, el terciario o de servicios tiene una serie de ventajas como: en materia de transporte no

solo permite crecer a las ciudades, sino que atrae turismo con la entrada de divisas y estimula el desarrollo de otras actividades económicas como el comercio y la cultura además de mejorar las condiciones de comunicaciones dentro del país.

Este sector está formado por entidades de características muy diferentes entre sí, pero que coinciden en no dedicarse a la extracción de los recursos naturales de manera directa ni a los procesos industriales.

El sector terciario vincula a la mayor parte de la población activa y genera el mayor volumen económico de todos los sectores.

Adicional en el tema de la economía, se debe tener en cuenta que la economía moderna cataloga un cuarto sector sobre lo ya dispuesto por la economía clásica, que es el sector “cuaternario”, este sector surge por la potencialización de los mercados tecnológicos que han tenido auge en los últimos años y son de índole más complejo a la hora de caracterizar los bienes intangibles que pueden ofrecer, tales como software o servicios de hosting, sin embargo, se cataloga dentro de un componente que puede ser un conjunto de servicios finales o incluso servicios con fines comerciales. Por tal motivo igualmente se incluye dentro del sector terciario el cual es mejor comprendido dentro de los conceptos económicos regulares.

Según el documento Conpes 3547, Política Nacional Logística, el sistema logístico nacional será el encargado de apoyar la generación de alto valor agregado de bienes, a través de la optimización de la estructura de costos de la distribución física de los mismos, mediante el uso eficiente de la capacidad instalada de la infraestructura de transporte y logística, con una oferta de servicios en términos de calidad, oportunidad, eficacia, eficiencia y seguridad, que equilibre la creciente demanda productiva del país, haciéndola más competitiva en mercados nacionales y en la economía global.

El sector del transporte, liderado por el Ministerio de transporte, como lo establece el decreto 087 del 2011, tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica y técnica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo. Su importancia cobra gran relevancia en la economía del país como actor fundamental en las actividades comerciales que se desarrollen en todo el territorio nacional, y aún más hoy con la puesta en marcha del plan de reactivación post pandemia COVID 19. (4https://repositorio.findeter.gov.co/bitstream/handle/123456789/9708/%286%29%20ESTUDIO%20SECTOR%20TRANSPORTE.pdf)

Una parte esencial de la integración nacional e internacional y el incremento de la competitividad colombiana es el sector transporte. De esta manera, se viene evidenciando una transformación dentro de este sector, marcada e impulsada por el crecimiento de la población urbana.

En la actualidad, la competitividad de un país se fundamenta en las ventajas comparativas que dan sus recursos naturales y materias primas, en su capital humano, su tecnología y sobre todo en la infraestructura vial del país. En la segunda década del siglo XX, Colombia registraba en materia de transporte e infraestructura de carreteras, uno de los sistemas más atrasados en todo el continente.

Con el Plan Nacional de Desarrollo actual, se traza la hoja ruta para conectar a Colombia bajo los pilares de sostenibilidad, seguridad, gobernanza, equidad, salud y conectividad, que permitan el acceso a los bienes y servicios, a través del transporte y su infraestructura.

• Con su puesta en marcha se inician importantes planes, programas y proyectos del sector Transporte, tales como: Caminos Comunitarios para la Paz Total, Servicios Aeroescenciales – SAE, reactivación del modo fluvial y férreo, mediante proyectos cómo: la red férrea del pacífico, Dorada Chiriguana, las obras de adecuación del canal navegable del río Magdalena entre otros.

• Se impulsará el ascenso tecnológico del sector, de manera progresiva, a través de la movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos, por la eficiencia energética y la descarbonización del sector transporte.

Bogotá, Colombia, 21 de mayo de 2023. Con la sanción de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, por parte del presidente de la República, Gustavo Petro Urrego, el sector Transporte cuenta con una hoja de ruta para iniciar el cierre de brechas en Colombia bajo los principios de equidad, cobertura y conectividad, que garantizarán el acceso de los colombianos a toda la oferta social del estado, a través del transporte y su infraestructura.

Así mismo, los sistemas públicos de movilidad con energías limpias y las tarifas al alcance de la gente representan un impulso hacia el ascenso y la reconversión tecnológicos que requiere el sector transporte, basada en una movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.

El Plan Nacional de Desarrollo representa los sueños de los colombianos, bajo cinco Ejes de Transformación: ordenamiento del territorio alrededor del agua, seguridad humana y justicia social, derecho humano a la alimentación, transformación productiva, internacionalización y acción climática y convergencia regional; en donde el sector Transporte es transversal y tiene entre sus metas:

1. Promover la conformación de redes de infraestructura y servicios logísticos que sirvan como soporte para aumentar la competitividad y mejorar la eficiencia, reduciendo el costo logístico sobre las ventas en 1,1 puntos porcentuales a 2026. Conectando los centros de producción con los consumidores finales a través de la prestación eficiente de servicios logísticos y conexos, y cerrando brechas sociales y económicas.

2. Disminuir los fallecidos en siniestros viales en un 23% a 2026, con estrategias para fortalecer la formación, educación, hábitos y comportamientos seguros desde el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.

3. Mejorar la accesibilidad y conectividad vial, aérea o fluvial que permita y garantice el acceso físico de alimentos, insumos y equipos que impulsen la competitividad y productividad regional. Para ello, se plantea intervenir 105 instalaciones portuarias frente a doce en 2022 y lograr 33.102 kilómetros de vías regionales y caminos ancestrales mejorados, mantenidos y rehabilitados.

4. Impulsar la eficiencia energética y la descarbonización del sector transporte en el marco de una transición energética justa, segura, confiable y eficiente, que permita llegar a 2,14 millones de toneladas de CO2 mitigadas por el sector, dos millones adicionales frente a 2021. Para ello, se priorizarán y desarrollarán en la red de infraestructura nacional proyectos férreos, acuáticos y aéreos que por sus características operativas reduzcan emisiones contaminantes y costos logísticos y de transporte.

1.3. Gremios y asociaciones:

Los gremios y asociaciones del sector transporte, son actores de vital importancia, ya que dinamizan la economía y buscan el desarrollo industrial y empresarial en la actividad del transporte.

En época de pandemia la participación de los gremios de transporte de carga fue clave para el abastecimiento del país, lo que permitió al Gobierno Nacional llegar a un Acuerdo con ellas:

Bogotá, D.C., diciembre 23 de 2020 (@ansvcol). El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), y los gremios del transporte terrestre de carga Colfecar, Defencarga, Asecarga y Fedetranscarga, firmaron un acuerdo de entendimiento

para la formulación y ejecución de estrategias que contribuyan a fortalecer la seguridad vial en todo el país. (https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9300/gobierno-nacional-y-gremios-de-transporte-terrestre-de-carga-firman-acuerdo-de-entendimiento-para-fortalecer--la-seguridad-vial/)

En Colombia se encuentran agremiadas las empresas relacionadas con el servicio de transporte especial, entre otras en las siguientes asociaciones:

ANDI: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia: es una agremiación sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa. Está integrado por un porcentaje significativo de empresas pertenecientes a sectores como el industrial, financiero, agroindustrial, de alimentos, comercial y de servicios, entre otros.

TRANSPORTE DE CARGA

COLFECAR: Federación colombiana de transportadores de carga por carretera.

ASECARGA: Asociación nacional de empresas transportadoras de carga por carretera

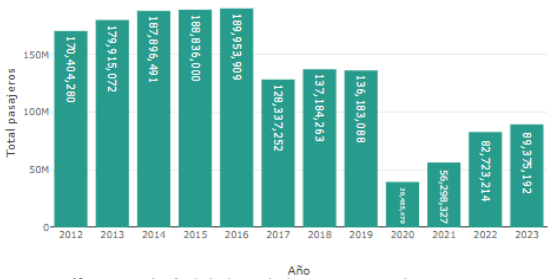
FEDETRANSCOL: Federación de empresas transportadoras de carga de Colombia especiales.

TRANSPORTES ESPECIALES FENALTRE: Federación nacional de transportadores de servicios especiales y turismo.

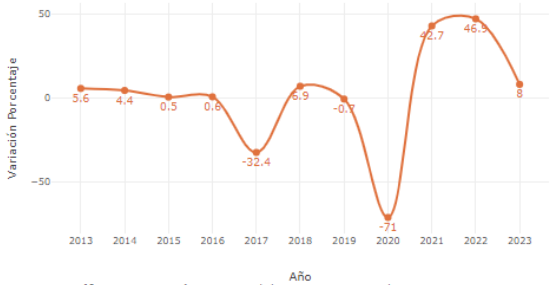
ACOLTES: Asociación colombiana del transporte especial y de turismo.

SONALTET: Asociación nacional de transportadores especiales y turismo.

Movimiento de pasajeros - Modo Terrestre.



Gráfica 3.1 *Evolución de la demanda de pasajeros en modo carretero*
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Supertransporte.



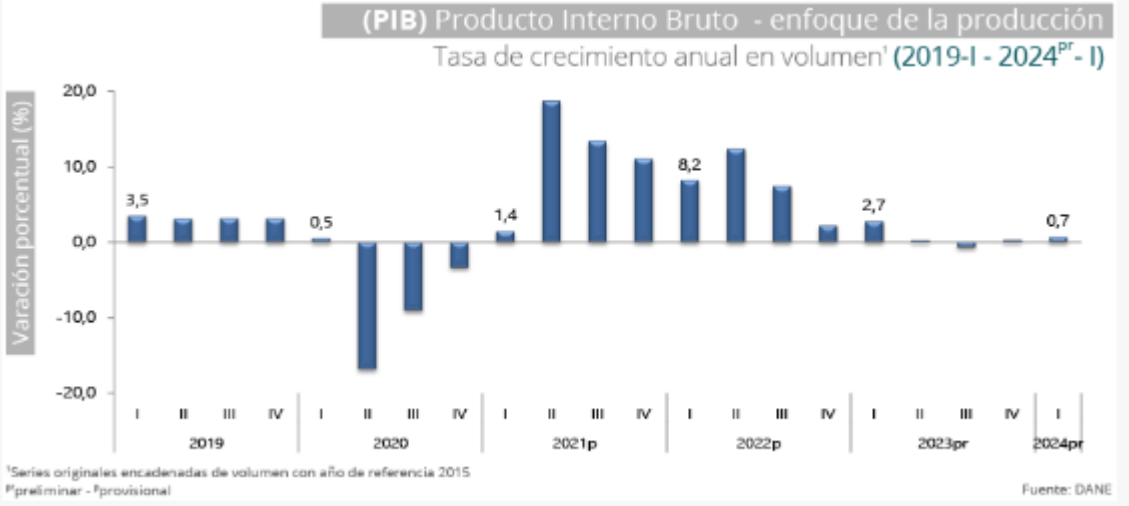
Gráfica 3.2 *Variación porcentual de pasajeros en modo carretero*
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Supertransporte.

Según datos suministrados por la Superintendencia de Transporte (Supertransporte), el movimiento de personas a través de 51 terminales terrestres habilitadas y/o homologadas en Colombia en el año 2023 fue significativo, con un total de 89.375.192 pasajeros transportados. Esta cifra representó un aumento del 8% con respecto al año 2022.

El gráfico 3.1 ilustra claramente la tendencia observada en los últimos años: una marcada disminución en el año 2020 seguida de un aumento gradual hasta el año 2023. En 2019, se transportaron 136.183.088 pasajeros, mientras que en 2020 esta cifra se redujo drásticamente a 39.465.479, lo que representa una variación porcentual del -71% según se muestra en el gráfico 3.2. Sin embargo, se observa una recuperación significativa en los años siguientes, con un aumento del 42.7% en 2021, del 46.9% en 2022, y finalmente una variación más estable del 8% en 2023.

1.4. Participación en el PIB y relación con el sector:

En el primer trimestre de 2024, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023.



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 5,3% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 4,5% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual).

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

- 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 3,7%.

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 2,0%.

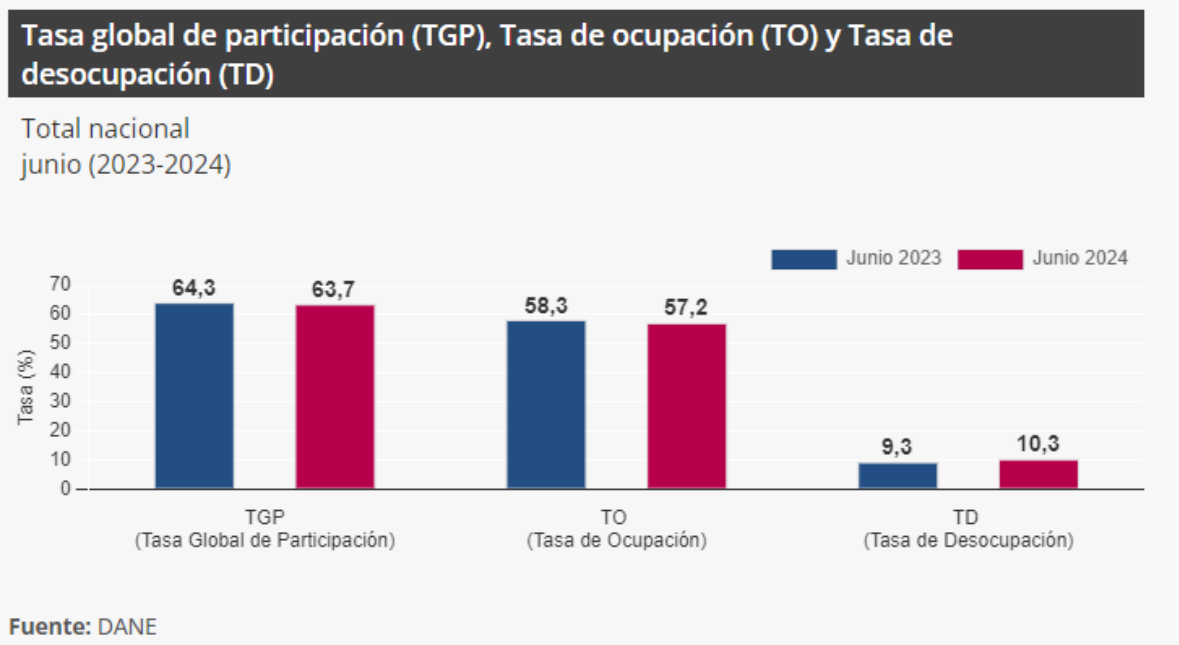
- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 1,9%.

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

2. PERSPECTIVA ECONÓMICA

2.1. EMPLEO

Para el mes de junio de 2024, la tasa de desocupación del total nacional fue 10,3%, lo que representó un aumento de 0,9 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2023 (9,3%). La tasa global de participación se ubicó en 63,7%, mientras que en junio de 2023 fue 64,3%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 57,2%, lo que representó una disminución de 1,2 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2023 (58,3%).



Fuente: DANE

En junio de 2024, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 10,2%, lo que representó un aumento de 1,4 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2023 (8,8%). La tasa global de participación se ubicó en 67,0% y la tasa de ocupación en 60,1%, estas tasas en junio de 2023 fueron 66,6% y 60,7%, respectivamente.

2.2. Presupuesto nacional

Presupuesto nacional El Congreso de la República aprobó, el 18 de octubre de 2023, el proyecto de ley que decreta el Presupuesto General de la Nación (PGN) 2024, cuyo monto asciende a $502,6 billones, cifra 18,9% superior al PGN 2023 ($422,8 billones). El PGN 2024 es consistente con el cumplimiento de la regla fiscal.

Se proyecta que el Gobierno Nacional Central (GNC) cierre 2024 con un superávit primario de 0,2% del PIB y un déficit fiscal de 4,4% del PIB, ocasionado esencialmente por el pago de intereses de la deuda pública, cifras coherentes con el ancla de la deuda pública neta de activos financieros, fijada por la regla fiscal en 55% del PIB a partir de 2026. El PGN 2024 se distribuye de la siguiente manera:

funcionamiento $308,2 billones (18,0% del PIB); servicio de la deuda $94,5 billones (5,6% del PIB); e inversión que llega a su máximo histórico, con $99,9 billones ($5,9% del PIB).

Tabla. Composición Presupuesto General de la Nación 2023-2024.

Concepto	2023*	2024			Variación		Porcentaje del PIB		
		Proyecto 1er. Debate	Pliego	Proyecto 2do. Debate	24/23	24D/23	2023	2024	2024D
	(1)	(2)	(3)	(4)=(2+3)	(5)=(2/1)	(6)=(4/1)	(7)	(8)	(9)
FUNCIONAMIENTO	**261.099**	**308.711**	**(487)**	**308.224**	**18,2**	**18,0**	**16,3**	**18,2**	**18,2**
Gastos de personal	47.630	55.011	-	55.011	15,5	15,5	3,0	3,2	3,2
Adquisición de Bienes y Servicios	13.355	13.748	11	13.759	2,9	3,0	0,8	0,8	0,8
Transferencias	196.271	236.148	(346)	235.802	20,3	20,1	12,2	13,9	13,9
Gastos de Comercialización y Producción	1.420	1.479	(142)	1.337	4,2	(5,8)	0,1	0,1	0,1
Adquisición de Activos Financieros	753	730	0	730	(3,0)	(3,0)	0,0	0,0	0,0
Disminución de Pasivos	551	347	-	347	(37,0)	(37,0)	0,0	0,0	0,0
Gastos por Tributos, Multas, Sanciones e Intereses de Mora	1.119	1.247	(10)	1.237	11,4	10,5	0,1	0,1	0,1
SERVICIO DE LA DEUDA	**78.498**	**94.521**	**0,6**	**94.522**	**20,4**	**20,4**	**4,9**	**5,6**	**5,6**
Principal	**31.942**	**37.356**	**0,6**	**37.357**	**16,9**	**17,0**	**2,0**	**2,2**	**2,2**
Acuerdos Marco de Retribución	2.060	634	-	634	(69,2)	(69,2)	0,1	0,0	0,0
Resto de gasto del Principal de la Deuda	29.882	36.722	0,6	36.722	22,9	22,9	1,9	2,2	2,2
Intereses	**42.134**	**55.230**	**-**	**55.230**	**31,1**	**31,1**	**2,6**	**3,3**	**3,3**
Comisiones y otros gastos	**409**	**509**	**-**	**509**	**24,2**	**24,2**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Fondo de Contingencias	**4.013**	**1.427**	**-**	**1.427**	**(64,4)**	**(64,4)**	**0,2**	**0,1**	**0,1**
INVERSIÓN	**83.247**	**99.365**	**486**	**99.851**	**19,4**	**19,9**	**5,2**	**5,9**	**5,9**
TOTAL	**422.844**	**502.597**	**-**	**502.597**	**18,9**	**18,9**	**26,3**	**29,6**	**29,6**
TOTAL SIN DEUDA	**344.346**	**408.076**	**(0,6)**	**408.075**	**18,5**	**18,5**	**21,4**	**24,1**	**24,1**

*Apropiación vigente a 30 de junio con estimaciones de cierre vigencia 2023 y adición Ley 2299 de 2023

Fuente: Dirección General del Presupuesto Público Nacional

Tabla. Distribución PGN por Principales Sectores

SECTOR	2024 Proyecto 2do. Debate	Participación Porcentual
EDUCACIÓN	70.455,7	17,3
SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL	61.503,1	15,1
DEFENSA Y POLICÍA	56.048,0	13,7
HACIENDA	47.541,7	11,7
TRABAJO	44.371,9	10,9
TRANSPORTE	15.554,2	3,8
INCLUSIÓN SOCIAL Y RECONCILIACIÓN	15.204,5	3,7
MINAS Y ENERGÍA	12.575,8	3,1
IGUALDAD Y EQUIDAD	12.181,3	3,0
RAMA JUDICIAL	9.877,3	2,4
VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO	9.769,7	2,4
AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL	9.222,2	2,3
FISCALÍA	6.815,6	1,7
JUSTICIA Y DEL DERECHO	5.236,7	1,3
ORGANISMOS DE CONTROL	4.456,9	1,1
TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES	4.012,1	1,0
INTERIOR	3.936,6	1,0
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA	2.662,5	0,7
AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	2.057,4	0,5
RELACIONES EXTERIORES	1.829,6	0,4
REGISTRADURÍA	1.700,7	0,4
PLANEACIÓN	1.694,4	0,4
INFORMACIÓN ESTADÍSTICA	1.650,5	0,4
COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO	1.508,8	0,4
CULTURA	1.473,1	0,4
DEPORTE Y RECREACIÓN	1.366,2	0,3
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	1.270,0	0,3
SISTEMA INTEGRAL DE VERDAD, JUSTICIA, REPARACIÓN Y NO REP	913,8	0,2
EMPLEO PÚBLICO	582,8	0,1
CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN	399,8	0,1
INTELIGENCIA	202,1	0,0
Total	**408.075**	**100,0**

Los sectores con mayor aumento de recursos en 2024 frente a 2023, en línea con los objetivos de política pública que sustentan la formulación de los programas de gasto son: Agricultura, inclusión social, tecnologías de la información, igualdad y equidad, deporte y cultura, entre otros, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

2.3. Salario Mínimo

El monto del salario mínimo para el año 2024 quedó en $ 1'300.000 de pesos (Un millón trescientos mil pesos) y un auxilio de transporte de $ 162.000 pesos (un salario mínimo y un auxilio de transporte suman en total $ 1'462,000 pesos) y fue decretado por el gobierno nacional tras no haber alcanzado un acuerdo en la mesa de concertación en el último día hábil del año.

Con la TRM del 30 de diciembre de 2023, el salario mínimo 2024 en Colombia equivale a $340.13 dólares estadounidenses ($382.52 dólares si se incluye el subsidio de transporte).

Este valor se decretó por la presidencia de la república luego de que no se acordara en la mesa de concertación laboral, en la que participan representantes de los sindicatos (centrales obreras) que velan por los intereses de los trabajadores, representantes de los principales gremios que velan por los intereses de los empresarios, representantes de los pensionados y el gobierno nacional.

Esto en línea con el mandato de la Constitución Política de Colombia en el artículo 56. Las negociaciones del aumento en el salario mínimo en Colombia para el 2024 estuvieron enmarcadas en la situación económica de alta inflación que se vive a nivel mundial, incluyendo a Colombia, y la perspectiva de una desaceleración económica incentivada por las altas tasas de interés definidas por el Banco de la República para frenar la inflación.

La economía Colombia había caído un 0,3% en el tercer trimestre del 2023, y por esto el Banco Central inició la reducción de tasas del 13,25% al 13% en diciembre.

Los sindicatos habían propuesto un 18% de incremento al salario mínimo, pero luego cedieron al 12%. Los gremios de empresarios no presentaron una propuesta.

El aumento del salario mínimo para 2024 es del 12.07% frente al millón ciento sesenta mil pesos ($1'160.000) pesos del salario mínimo en 2023 (+$140.000 pesos). Empezó a regir a partir del 1 de enero de 2024 junto con el incremento del 15% en el subsidio de transporte (+$21,394 pesos) para las personas que devenguen hasta 2 salarios mínimos mensuales.

En total, el incremento que percibieron los empleados a los que les pagan un salario mínimo con subsidio de transporte es de +$161,394 pesos. Teniendo en cuenta que la inflación del 2023 se estima en 9,2%, esta decisión mantiene el salario real de los empleados.

Aunque el aumento para el 2024 fue menor al del año anterior (para el 2023 se incrementó en 16%), sigue siendo el segundo incremento del salario más grande desde el año 2000. El salario mínimo para Colombia en 2023 es $1’160.000 COP sin incluir el auxilio de transporte, lo cual representa un aumento de 16% comparado con el salario mínimo de 2022 y el auxilio de transporte aumentó el 20%, ubicándose en $140.000 COP.

Gráfico 01. Evolución del salario mínimo en Colombia 2009-2024



Fuente: https://www.salariominimocolombia.net/ https://www.larepublica.co/economia/ingreso-diario-para-un-trabajador-que-gane-el-salario-minimo-en2024-sera-de-48-719-3774482

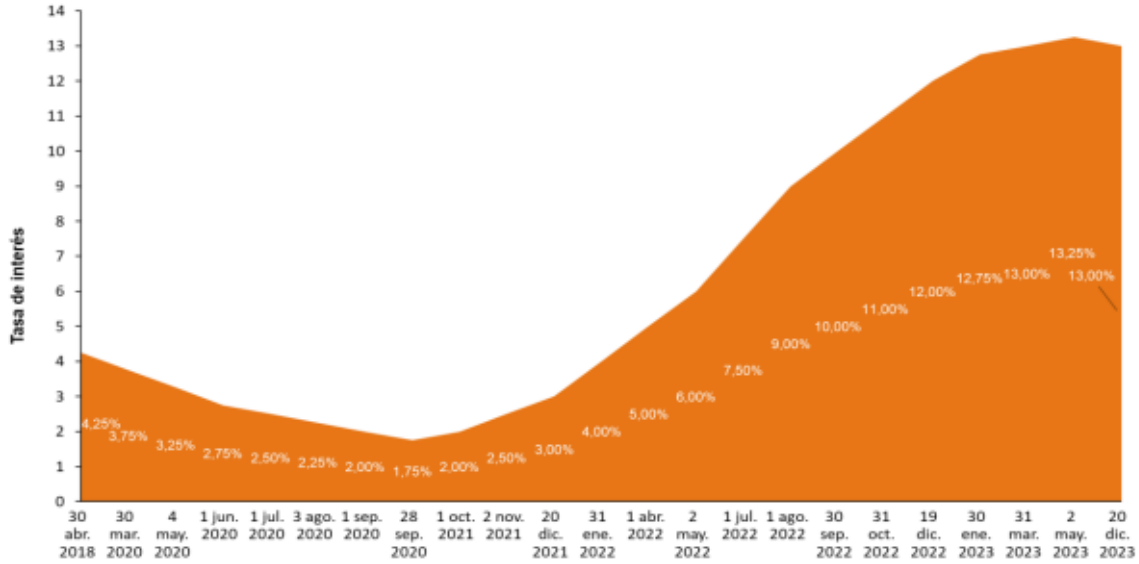
2.4. Tasa de interés

La tasa de interés de referencia según datos tomados desde el 2018 ha tenido un comportamiento baja en los últimos años, de un nivel de 4,75% en enero de 2018 y 1,75% en septiembre de 2020, alcanzando el 2,5% en noviembre de 2021. Esto es congruente con la dinámica de la política monetaria del Banco de la República en respuesta a los efectos adversos de la pandemia.

A inicios de 2020 la tasa de interés se encontraba en 4,25% y esta fue disminuyendo a medida que fue avanzando el año con la intención de incentivar el consumo llegando a 1,75% el 28 de noviembre de 2020, tasa que permaneció constante hasta octubre de 2021, fecha desde cual la Junta Directiva del Banco de la República ha realizado 15 incrementos periódicos siendo el último el 20 de diciembre de 2023, estableciendo la tasa en 13,00%.

Actualmente y con los diferentes comportamientos de la economía a nivel mundial y nacional, los problemas sociales y políticos han generado presión al incremento de la inflación generalizada, que en Colombia cierra el año 2022 en 13,12% anual, lo que ha llevado a la Junta Directiva del Banco de la República a aplicar políticas alcistas en la tasa de interés de intervención como medida para controlar el fenómeno de la ya mencionada inflación. Sin embargo, como un gesto de confianza en la recuperación del rumbo económico de la inflación, cuya meta permanece en el 3% para finales de 2024, en la última reunión de la JDBR se decide bajar la tasa 0,25%. Así las cosas, para el periodo en estudio la JDBR establece la tasa de interés actual en el 13,00%, mencionado arriba.

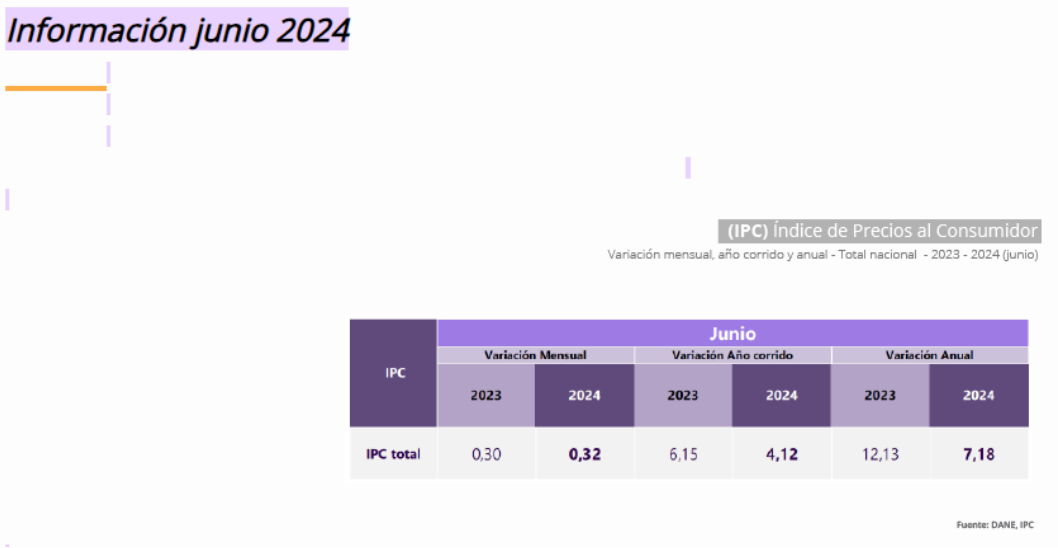
Gráfico 02. Evolución de la Tasa de Interés en Colombia 2022 -2023



Fuente: Elaboración propia de la Unidad de Abastecimiento Estratégico. Datos del Banco de la República 2023

2.5. Inflación – Variación del Índice de Precios Consumidor (IPC)

Gráfico 03. Inflación – Variación del Índice de Precios Consumidor (IPC)



IPC	Junio					
	Variación Mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
IPC total	0,30	**0,32**	6,15	**4,12**	12,13	**7,18**

En junio de 2024 la variación mensual del IPC fue 0,32%, la variación año corrido fue 4,12% y la anual 7,18%.

Fuente: DANE - https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica#:~:text=Informaci%C3%B3n%20junio%202024,la%20anual%207%2C18%25.

Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de junio de 2024, el IPC registró una variación de 0,32% en comparación con mayo de 2024, tres divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,32%): Alojamiento, agua,

electricidad, gas y otros combustibles (0,58%), Salud (0,49%) y por último, Restaurantes y hoteles (0,39%). Por debajo se ubicaron: Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,30%), Transporte (0,19%), Bienes y servicios diversos (0,14%), Recreación y cultura (0,10%), Prendas de vestir y calzado (0,09%), Información y comunicación (0,08%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,08%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,07%) y por último, Educación (-0,18%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Junio 2023 - 2024

		2023		2024	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,48	0,15	0,58	0,18
Salud	1,71	0,39	0,01	0,49	0,01
Restaurantes y hoteles	9,43	0,56	0,06	0,39	0,04
TOTAL	100,00	0,30	0,30	0,32	0,32
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	-0,53	-0,10	0,30	0,06
Transporte	12,93	1,08	0,14	0,19	0,03
Bienes y servicios diversos	5,36	0,35	0,02	0,14	0,01
Recreación y cultura	3,79	0,09	0,00	0,10	0,00
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,36	0,01	0,09	0,00
Información y comunicación	4,33	0,04	0,00	0,08	0,00
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,48	0,01	0,08	0,00
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,16	0,01	0,07	0,00
Educación	4,41	0,01	0,00	-0,18	-0,01

Fuente: DANE, IPC
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,32%), se ubicaron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas y Restaurantes y hoteles, las cuales aportaron 0,28 puntos porcentuales a la variación total.

Del sector del PIB y la Categoría Servicios de transporte

El presente proceso pertenece a la Categoría de Servicios de Transporte, y se relaciona con la actividad económica ‘Comercio al por mayor y al por menor’.

“Esta división comprende Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.”

Anexo H. Detalle del gasto de consumo final de los hogares por finalidad
Primer trimestre 2024[pr]

Finalidad	Tasa de crecimiento[1] (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2024[pr]-I / 2023[pr]-I	2024[pr]-I / 2023[pr]-IV
Alimentos y bebidas no alcohólicas	0,7	0,4
Bebidas alcohólicas, tabaco y estupefacientes	2,7	4,5
Prendas de vestir y calzado	-5,6	-2,1
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	3,0	1,1
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	1,9	3,8
Salud	3,7	1,5
Transporte	-2,8	-1,2
Comunicaciones	-2,7	-3,1
Recreación y cultura	1,8	2,4
Educación	-1,5	-0,3
Restaurantes y hoteles	-2,4	-1,3
Bienes y servicios diversos	2,3	-1,3

Fuente: DANE, PIB_T
[Pr]preliminar
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
Nota: El gasto de consumo final corresponde al consumo final de los hogares residentes efectuado dentro del territorio económico.

Percepción de las Pymes

La Asociación Nacional de Instituciones Financieras (Anif) tiene en cuenta que la economía global está atravesando un periodo de enfriamiento, producto de tipos de interés altos en medio de una necesidad de controlar la inflación. Los bancos centrales son conscientes del impacto que están teniendo sus decisiones restrictivas, pero hoy prevalece el control de la inflación sobre el resto de los indicadores.

Los principales indicadores del sector reflejan la contracción que ha marcado el desempeño de la actividad a lo largo del año. Los de oferta muestran la situación actual, mientras que los de demanda permiten ver el escenario en que enmarcará los primeros meses de 2024.

El 2024 será un año de enormes retos en materia económica y social. La dinámica de crecimiento se ha contraído en el segundo semestre de 2023 y permanecerá en niveles lejanos a nuestro potencial para el cierre de 2024. La inflación, si bien ha iniciado su ciclo de descenso, se mantiene alta y temas coyunturales, como el fenómeno del niño o el alza del salario mínimo, pueden materializar nuevas presiones sobre los precios.

En este contexto deben seguir las Mipymes del país, que son la base de generación de empleo y crecimiento de Colombia. Sobre todo, si tenemos en cuenta dos frentes que las afectan directamente, salario mínimo (SM) y reforma laboral.

I Trimestre de 2024ᵖ

Gráfico 1. Variaciones trimestrales y anuales de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados.
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades.
I Trimestre de 2024ᵖ.

Variable	Variaciones (%) trimestrales I trim 2024 / IV trim 2023	Variaciones (%) anuales I trim 2024 / I trim 2023
Promedio mensual de vehículos afiliados	**-0,8**	**-1,7**
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM)*	-1,3	-2,8
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	-0,3	-0,8
Promedio mensual de vehículos en servicio	**-1,0**	**-1,1**
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,7	-1,6
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	-1,3	-0,7
Total Pasajeros Transportados	**-5,0**	**-0,1**
Pasajeros Transportados (SITM)	-5,2	1,0
Pasajeros Transportados sistema (Sistema tradicional)	-4,4	-2,5

Fuente: DANE, ETUP.
ᵖ Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el primer trimestre de 2024, se presentó una variación trimestral de -0,7% en los vehículos en servicio y de -5,2% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2023. En cuanto a las comparaciones anuales, para el primer trimestre de 2024, se presentó una variación de -1,6% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de 1,0%, en relación con el primer trimestre de 2023.

Variaciones trimestrales y anuales del transporte tradicional

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el primer trimestre de 2024, se presentó una variación trimestral de -1,3% en los vehículos en servicio y una reducción de 4,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2023.

En relación con las variaciones anuales, en el primer trimestre de 2024, los vehículos en servicio presentaron una variación de -0,7% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 2,5%, en comparación con el primer trimestre de 2023.

Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales I trim 2024 / IV trim 2023		Variaciones anuales I trim 2024 / I trim 2023	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**-1,3**	**-4,4**	**-0,7**	**-2,5**
Buses*	-1,3	-6,3	-0,7	-9,6
Busetas	-1,2	-5,1	-0,2	1,5
Microbuses - colectivos	-1,5	-1,7	-1,2	-0,9

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

Durante el primer trimestre de 2024, el tipo de vehículo Microbuses-colectivos registró la menor variación anual en el parque automotor en servicio (-1,5%) mientras que, en el número de pasajeros transportados, el tipo de vehículo busetas registró una variación de 1,5%, comparado con el primer trimestre de 2023
Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ETUP/bol-ETUP-Itrim2024.pdf

3. Perspectiva internacional:

En esta perspectiva se debe identificar aspectos como: acuerdos comerciales, comportamiento del Mercado, fluctuaciones de los precios internacionales de los bienes y servicios y de sus materias primas e insumos, información de importación y exportación del bien y servicio, impacto de las tasas de cambio.

Se debe tener en cuenta que para la prestación del transporte de personas cuyo activo fijo es camperos y camionetas, las referencias más usadas son Daihatsu Terios de Japón, Hyundai Tucson de Corea, Toyota Hilux diferentes orígenes, Chevrolet Luv D-Max de México, Mazda BT de México y Volkswagen Amarok de Brasil. Los camperos Renault Duster y Oroch de Renault. Respecto al vehículo tipo bus algunos fabricantes principalmente chinos que están trayendo la unidad de bus completa es decir chasis y carrocería en uno solo. Profundizando lo dicho los chasis son de las siguientes marcas: Scania de Suecia, Volvo de Suecia, Mercedes-Benz de Alemania, Agrale de Brasil, Chevrolet de México y China, Dina de México, Hyundai de Corea; los carroceros nacionales más importantes son Buscar y Superpolo, ambos tienen que importar el acero de paredes y estructura, las sillas e indumentaria como tableros y ductos eléctricos de aire por lo tanto sensibles a los precios internacionales; finalmente en cuanto a buses completos están Yutong de China, Higher de China y BYD también de China como los más representativos en Colombia.

Acuerdos comerciales:

En cumplimiento del numeral 8 del artículo 2.2.1.1.2.1.1.del Decreto 1082 de 2015 sobre la indicación de si la contratación respectiva esta cobijada por un acuerdo internacional o un tratado de libre comercio vigente para el Estado Colombiano y el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación – CCE-EICP-MA-03 V1.24-11-2021, el cual señala en el literal a) del Anexo 3 - Aplicación de los Acuerdos Comerciales para Entidades Estatales del nivel municipal, que los municipios están incluidos en la lista de Entidades de los Acuerdos Comerciales con la Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú), Chile, Costa Rica, los Estados AELC, el Triángulo Norte (únicamente con Guatemala), la Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte); y la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN.

Lo anterior implica que los en los procesos de contratación llevados a cabo por los municipios y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, se deberá otorgar Trato Nacional

a los nacionales provenientes del socio comercial con el que se haya suscrito el respectivo Acuerdo Comercial.

En el acuerdo con Israel se acordó que únicamente los siguientes municipios y Distritos están cubiertos: Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga. Esto implica que la contratación pública llevada a cabo por estos municipios se deberá dar aplicación a todas las obligaciones incorporadas en el Capítulo de Compras públicas a aquellos proponentes, bienes y servicios provenientes de Israel.

El presente proceso de selección según la modalidad de selección y la cuantía del mismo solo está cobijado por la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN y Triangulo de norte (Guatemala) , de conformidad con lo expresado por la Agencia Nacional de Contratación Pública en el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación, el cual es aplicable a todos los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel Estatal obligadas, independientemente del valor del Proceso de Contratación. Sin embargo, debido a que este proceso es adelantado a través de la modalidad de mínima cuantía, no resulta aplicable el deber de analizar si el proceso contractual está cubierto por un acuerdo comercial, en razón a que, por regla general, los umbrales que allí se establecen son superiores al valor máximo de la mínima cuantía y, por tanto, en razón del umbral, los procesos de contratación mediante la modalidad de mínima cuantía, generalmente, no resultarían cubiertos por los acuerdos comerciales.

Indique si el proceso está cobijado por Acuerdos Comerciales		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	NO	NO	NO	NO
	México	NO	NO	NO	NO
	Perú	NO	NO	NO	NO
Canadá		NO	NO	NO	NO
Chile		NO	NO	NO	NO
Corea		NO	NO	NO	NO
Costa Rica		NO	NO	NO	NO
Estados Unidos		NO	NO	NO	NO
Estados AELC		NO	NO	NO	NO
México		NO	NO	NO	NO
Triángulo Norte	El Salvador	NO	NO	NO	NO
	Guatemala	SI	NO	NO	SI
	Honduras	NO	NO	NO	NO
Unión Europea		NO	NO	NO	NO
Comunidad Andina		SI	NO	NO	SI

4. Perspectiva Legal

Como quiera que el objeto del presente proceso de selección se desarrolla dentro de un esquema de libre competencia, permitiendo a los proveedores y compradores de manera particular, estar al margen de actividades regulatorias, que impactan el mercado, podrán participar todas las personas,

consorcios o uniones temporales que además acrediten, no estar incursas en inhabilidades o incompatibilidades para contratar señaladas por la Constitución y la ley con capacidad estatutaria para presentar propuesta y desarrollar la actividad a contratar, y en cumplimiento de la normatividad reglamentaria vigente.

Las normas generales aplicables al proceso de contratación son:

✔ 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.

✔ Ley 2195 de 2022, por medio de la cual se adoptan medidas en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción y se dictan otras disposiciones.

✔ Decreto 1860 de 2021, Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones

✔ Ley 1882 de 2018 por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.

✔ ley 2069 de 2020, por medio del cual se impulsa el emprendimiento en Colombia el congreso de Colombia

✔ 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.

5. Análisis de la demanda

En el mercado colombiano existen una gran variedad de empresas con trayectoria, reconocimiento, infraestructura y la logística para proveer a la entidad este tipo de servicios y/o bienes, algunas de ellas en el territorio colombiano a nivel nacional y local son:

EMPRESA	DIRECCIÓN	PAGINA WEB	TELÉFONO
TRANES	CALLE 52No 77c - 35 Medellín	www.tranes.com.co	4483197
TRANSPORTES JR.	CALLE 81 No 92-10	www.transportesjr.com.co	3296510
TRANSPORTES NUEVA ERA	CARRERA 49 No 85 a 30	www.tne.com	3204980602
TRANSPORTES ALIADOS	CALLE 41No 25-24	www.transportesaliados.com	3827406 - 3142400452
LIDERTRANS	CALLE 40No 22-17	www.lidertrans.com	3380873
TRANSMOVILIZANDO	CRA 69 No 95-26	www.transmovilizando.com	7186826
REY DE REYES EN C	CALLE 3 26B -03 Fusagasugá	Reydereyestours.co	3214921198

EMPRESA	Tel	Dirección	Email y/o Página WEB.
COOTRAESPECIALES	57-(4) 2318086	Cra 68ª No. 45-05	http://cootraespeciales.com/
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA S.A.S	57-(4) 4445331	Cra. 49ª No 49 -39 Ofic 105	https://www.transylogistica.co/
LAS BUSETICAS	57-(4) 3228348	Cr. 25 N. 1a sur - 155 Local. 247 Platinum Superior	https://lasbuseticas.com/inicio/
TRANSPORTE YYC S AS	3016768725	Carrera 72 b 78 b 85 apto 16, Medellín, Antioquia	--------
TRANSPORTES SIN LIMITES S A S	(4)2320800	Calle 30 44 128 Of 203, Medellín, Antioquia	--------
LOGISTICAR S A S	(4)2066007	carrera 64 52 16 Int 301, Medellín, Antioquia	--------

Para identificar los precios de referencia Estatal, se revisaron los valores que actualmente tienen algunos contratos de transporte de algunas entidades estatales. De acuerdo con consulta realizada en el SECOP, se identificó la información relacionada a continuación que contratan el servicio de transporte terrestre especial:

HISTORICO CONTRATOS PARA ESTE MISMO OBJETO CENTRO TEXTIL Y DE GESTION INDUSTRIAL:

AÑO	ENTIDAD COMPRADORA	OBJETO A CONTRATAR	TIEMPO DE EJECUCIÓN	VALOR DEL CONTRATO
2018	SENA – DR – Mínima Cuantía	Contratar la prestación del servicio de transporte que terrestre automotor especial, garantice el desplazamiento del grupo Regional ANT, así como su servidores públicos del Sena familiar, durante el desarrollo de las actividades del plan de Bienestar Social 2018	Hasta 10 meses	$ 50.000.000
2019	SENA – Centro Textil y de Gestión Industrial	Contratar el servicio de diferentes de Gestión Industrial, en las aprendices del Centro Textil y transporte terrestre para los actividades culturales, deportivas, recreativas y académicas dentro del área metropolitana, departamental y nacional	Hasta 7 meses	$ 37.000.000
2022	SENA – Centro Textil y de Gestión Industrial	contratar el servicio de apoyo de transporte tipo transitorio para la movilización de los aprendices de centro textil y gestión de industrial a actividades especiales del plan de acción de bienestar al aprendiz	Hasta 7 meses	$ 12.000.000
2023	SENA – Centro Textil y de Gestión Industrial	contratar el servicio de apoyo de transporte tipo transitorio, para la movilización de los aprendices del centro textil y de gestión industrial a actividades especiales del plan de acción de bienestar al aprendiz.	Hasta 6 meses	$ 9.000.000

6. Presupuesto Oficial

Que el presupuesto oficial para el presente proceso asciende a la suma de **NUEVE MILLONES DE PESOS** ($ 9.000.000), A efectos de estimar el presupuesto del presente proceso de selección, el Centro Textil y de Gestión Industrial adelantó un estudio de mercado, en donde se estimó que el valor para “5_9206_0331 CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TIPO TRANSITORIO,

PARA LA MOVILIZACIÓN DE LOS APRENDICES DEL CENTRO TEXTIL Y DE GESTIÓN INDUSTRIAL INCLUIDAS LAS SUBSEDES EN ACTIVIDADES ESPECIALES DEL PLAN DE ACCIÓN DE BIENESTAR AL APRENDIZ.” Tal como se evidencia en el documento Anexo 3. Análisis de Mercado, el cual forma parte integral del presente proceso de selección.

De la solicitud de pre - cotización Nro. SIP_ANT_CTGI_13_2024 de 2024 y publicado a través del link *https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6430249&isFromPublicArea=True&isModal=False*, no se presentaron oferentes, por lo que se solicitaron a su vez cotizaciones a empresas del mercado y con el histórico, se logró estimar el valor promedio para cada ítem, tal y como se refleja en el documento *Anexo 3. Análisis de mercado.*

7. Aspectos Presupuestales:

RUBRO:			
PRESUPUESTO	**Indique con X**	**RUBRO**	**VALOR**
Inversión	x	C-3603-1300-15-20305C-3603025-02	$ 9.000.000

Número de CDP	**Fecha del CDP**	**Fecha vencimiento CDP**	**Dependencia**	**Posición Catálogo del gasto**	**Fuente**	**Valor en letras**	**Valor en Número**
12024	2024-05-30	31/12/2024	36-02-00-005-920610	C-3603-1300-15-20305C-3603025-02 ADQUIS. DE BYS - SERVICIO DE FORMACIÓN PROFESIONAL INTEGRAL - FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DE FORMACIÓN PROFESIONAL DEL SENA NACIONAL	Nación	NUEVE MILLONES DE PESOS	**$ 9.000.000**

8. DE LOS RIESGOS ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO:

Como acción de seguimiento, el SENA Centro Textil y de Gestión Industrial tiene previsto el monitoreo constante a los riesgos del proceso de contratación pues las circunstancias cambian rápidamente y los riesgos no son estáticos. La matriz y el plan de tratamiento serán revisados constantemente y se evaluará si es necesario hacer ajustes al plan de tratamiento de acuerdo con las circunstancias.

De conformidad con lo anterior, se tiene como documento Anexo 4. matriz de Riesgos en la Invitación.

Proyectó: *Jazmín Alexandra Ruiz*