



ESTUDIO DEL SECTOR

La metodología empleada para la elaboración del presente documento es guiada por Colombia Compra Eficiente a través del documento GUIAPARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DEL SECTOR.

La Institución Educativa Rural del Sur, atendiendo lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, realiza el siguiente análisis del sector con el fin de caracterizar el sector y establecer un marco de referencia uniforme que permita esclarecer el proceso de contratación adelantado.

De esta manera debe señalarse que la Institución Educativa Rural del Sur cuenta con el proyecto “**SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR ESPECIAL PARA LOS ESTUDIANTES DEL AREA RURAL**” cuyo programa estratégico se centra en la educación con fines intelectuales, sociales y morales, y su meta corresponde a facilitar transporte escolar en el sector rural a niños y niñas de la Institución de acuerdo a las condiciones geográficas.

Las obligaciones mínimas de los Establecimientos Educativos frente a la prestación del servicio de Transporte Escolar se encuentran reglamentadas en el Artículo 60 del Título VI del Decreto No.348 del 25 de febrero de 2015 proferido por el Ministerio de Transporte y recopilado en el Decreto 1079 de 2015, en la Circular Externa No.47 de 2016 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Este servicio se encuentra amparado con recursos del Establecimiento Educativo, Recursos Propios de los Municipios, SGP, entre otros.

Además, se establece que los beneficiarios deben estar matriculados en Instituciones Educativas Oficiales y debidamente caracterizados en el SIMAT, cuya principal función es la de garantizar el Acceso y la Permanencia en el Sistema Educativo, razón por la cual, se hace necesario que las diferentes autoridades responsables de esta estrategia como Alcaldes, Directivos Docentes Rectores(as) y demás integrantes de la administración, deben adoptar estrategias que permitan la prestación del servicio en forma eficaz y eficiente, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

La deserción de los escolares de las instituciones educativas oficiales, en el Municipio de Tunja, es una necesidad que debe atenderse y resolverse con recursos, estrategias y acciones permanentes, dinámicas y adecuadamente cuantificadas, especificadas, conceptualizadas y contextualizadas. Rara vez es un



Alcaldía Mayor de Tunja
Secretaría de Educación Municipal
Institución Educativa Rural del Sur
solución 02424 del 30 de septiembre de 2002 - Nit 820004403-8



evento inesperado: se presenta más bien como una cadena de hechos que van aumentando el riesgo de deserción y Disminuyendo la permanencia a término en el sistema educativo, a medida que se avanza en la edad y se experimentan crecientes dificultades de rendimiento y adaptación. Especialmente cuando se transita del ciclo primario al secundario. La deserción escolar es, por lo tanto, el resultado de un proceso en el que intervienen múltiples factores y causas, algunos de los cuales son característicos de los niños, niñas y adolescentes y de sus situaciones psicobiológicas y socioeconómicas (factores extraescolares), y de otros más asociados a las insuficiencias del propio sistema educativo (factores intraescolares).



Glosario

- **Servicio de transporte Público automotor Terrestre Especial:** 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 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.
-
- **Transporte:** Es el acarreo de personas, animales o cosas de un Punto a otro a través un medio físico. (Art. 2, Dec. 1809 de 1990).
-
- **Transporte público:** El transporte público es una industria encaminada garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica. (Art. 3, Ley 105 de 1993).
-
- **Transporte urbano automotriz de pasajeros:** La investigación que realiza el DANE, hace referencia al servicio de transporte público colectivo municipal prestado por vehículos automotores afiliados a empresas particulares legalmente constituidas, que movilizan pasajeros dentro del perímetro urbano, o a la periferia de este, mediante el pago de una tarifa de carácter urbano, cuyo valor es determinado por las autoridades competentes en cada uno de los municipios. No incluye el transporte de pasajeros en taxi, metro, ni el transporte cuyo pago de tarifa sea intermunicipal.
-
- **Servicio público de transporte urbano:** Hace referencia al servicio de transporte público que se presta dentro del perímetro urbano de una ciudad, distrito especial o distrito capital.
-
- **Pasajero urbano:** Persona que paga una tarifa por la utilización del servicio de transporte público colectivo urbano en una ruta y nivel de servicio determinado.
-
- **Vehículo** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas; animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. (Art. 2, Dec. 1809 de 1990).
- **Vehículo de servicio público** Vehículo automotor destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de un precio, flete o porte. (Art. 2, Dec. 1809 de 1990).
-



Alcaldía Mayor de Tunja
Secretaría de Educación Municipal
Institución Educativa Rural del Sur
solución 02424 del 30 de septiembre de 2002 - Nit 820004403-8



- **Ruta:** Es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos. (Art. 7, Dec. 170 de 2001).
- **Número de vehículos afiliados a la empresa:** Es el mismo parque automotor y corresponde al número total de vehículos por tipo, afiliados a la empresa, para prestar el servicio de transporte urbano en las diferentes rutas. Incluye los vehículos que se encuentran en reparación y los que están afiliados, pero aún no han entrado a prestar el servicio.
- **Recorrido:** Trayecto o ruta diametral, que va de un origen a un destino. Dos recorridos (origen - destino y destino - origen)



1. ANALISIS DEL MERCADO TRANSPORTE ESCOLAR ESPECIAL

El Servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial es 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.

Este servicio público está incluido dentro del modo de transporte terrestre automotor de pasajeros, categorizado y legalmente reglamentado como la modalidad del "TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL", que atiende la movilización de la población más sensible en Colombia:

- Los estudiantes (escolares)
- Los empleados o transporte empresarial
- Los turistas nacionales que recorren el país y los extranjeros, que llegan a conocer todo lo hermoso de este país
- Los usuarios de la salud (personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos)
- Grupos específicos de usuarios (Transporte de Particulares)



2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO:

2.1 La importancia del sector en el contexto local y nacional:

El servicio de Transporte público automotor terrestre especial se encuentra reglamentado bajo el Decreto 174 de 2001, en el cuál 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 de personas, 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 el grupo específico de usuarios.

El esquema empresarial basa su modelo en el esquema “afiliado” lo cual conlleva a una estructura empresarial que en algunos casos no permite estar en capacidad de hacer gestión sobre la planificación y el control de la operación de transporte, así como efectuar la evaluación y retroalimentación que sea del caso.

Por lo anterior, la tarea de la Superintendencia de Puertos y Transporte está limitada por las funciones que le han sido delegadas en lo concerniente a la actividad de la prestación del servicio de transporte especial, según el Decreto 101 de 2000, en la medida en que se encarga de inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de Transporte, excepto en materia de prestación de servicio escolar en vehículos particulares, cuya vigilancia continuara a cargo de las autoridades territoriales correspondientes

De la base de vehículos vinculados, suministrada por el Ministerio de Transporte y cuya fuente es el RUNT, se extrae que la cantidad de vehículos registrados en la modalidad de 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, tal como se muestra en la figura.

Para determinar propiedad del parque automotor, se agrupo entres categorías: i) los vehículos que son propiedad de la empresa de transporte especial, ii) los vehículos que están a nombre de una fiduciaria o entidad bancaria y iii) los vehículos que están a nombre de personas naturales o personas jurídicas distintas de la empresa de transporte especial. El 85% de propiedad vehicular pertenece a propietarios individuales, mientras que el 8% pertenece a entidades bancarias y fiduciarias, por medio de leasing y otras modalidades de préstamo para la compra de vehículos, y el 7% restante es de propiedad de las empresas.

Lo anterior evidencia el esquema mayoritariamente de afiliación que han desarrollado las empresas.



Alcaldía Mayor de Tunja
Secretaría de Educación Municipal
Institución Educativa Rural del Sur
solución 02424 del 30 de septiembre de 2002 - Nit 820004403-8



Los propietarios participan activamente en la actividad de transporte. Además de realizar la inversión, asumen el riesgo de demanda y de operación, siendo responsables de la consecución de los contratos. De hecho el 60% de los propietarios afirmaron que ellos conseguían los contratos, el 36% los consiguen la empresa y el 4% no sabe-no responde.

En cuanto al crecimiento del parque automotor se evidenció un incremento desde el año 2007 al 2012 correspondiente al 51% respecto al total actual, principalmente reflejado en los vehículos de tipo camioneta, que coincide con la nueva normativa referente a la vinculación de camionetas doble cabina, así mismo los microbuses vienen aumentando desde 1992 con una participación promedio del 8% en cada año.

Los vehículos de transporte especial son mayoritariamente nuevos. El parque automotor especial de menos de 5 años tiene una participación del 51% mientras que los que se encuentran entre los 6 y 10 años representan el 18%, e 26% de los vehículos se encuentran en el rango entre los 11 y 20 años de edad, sin embargo el 5% del parque tiene más de 20 años. A pesar de que el porcentaje de vehículos que tienen más de 20 años es relativamente bajo, este es significativo en cuanto al número de unidades (3.954 de las cuales 3.138 son buses y busetas).

2.2 Datos históricos de desempeño del sector;

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 basar decisiones de política y el control de la operación, incentivo normativo para promover un esquema netamente afiliado 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.

Según el reporte Final de Consultoría "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 Valle, el 8 % en la DT de Boyacá y Casanare, mientras el restante 37 % se encuentran habilitadas en las otras 16 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 corresponde al 2,8% anual.

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, tal como se muestra en la figura.

2.3 Participación del sector en el PIB nacional:

Participación del Sector Transporte en el PIB: Comportamiento de la economía colombiana durante el primer semestre del 2025, se proyecta en 2,9%

2.4 Empleo que genera;

Los conductores son los encargados de la operación de los vehículos y juegan un papel muy importante en la prestación del servicio, especialmente en las modalidades de escolar y turismo.

En total se encontró que el promedio de conductores por vehículo es de 1.08, lo que significa que la población total de conductores es cerca de 72.000. Estos son contratados en un tan solo el 38 % por las empresas, el 56 % contratado por los propietarios y 6 % por otro, pueden ser intermediarios. El 65 % de los conductores tienen un contrato de trabajo, bien a término definido o termino fijo. Sin embargo el 35 % restante tienen contrato de prestación de servicio, verbal u otro.

2.5. Fluctuaciones del valor del servicio

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



Alcaldía Mayor de Tunja
Secretaría de Educación Municipal
Institución Educativa Rural del Sur
solución 02424 del 30 de septiembre de 2002 - Nit 820004403-8



ASPECTO RELEVANTE DE L EXPERIENCIA INTERNACIONAL	DISCUSIÓN FRENTE A LA REGULACIÓN COLOMBIANA
El transporte escolar tiene una regulación exclusiva. Se define claramente su alcance y no se permite un uso mixto de vehículos. (Todas las experiencias consultadas).	Se mezcla en la regulación el transporte escolar, el de turismo y el empresarial Considerando las particularidades, el transporte escolar debe tener su propia reglamentación.
El transporte escolar es visto como un servicio público por su importancia para la sociedad. No se considera como una actividad económica privada porque podría no ser rentable en muchos casos. (Brasil y Francia)	El transporte escolar no es considerado un servicio público en Colombia.
La obligatoriedad del Estado para proveer acceso a la educación primaria y secundaria. En caso de que la distancia supere un límite o el trayecto sea peligroso se exige a los municipios proveer transporte escolar. (Brasil, Francia, España)	En el caso Colombiano esto generaría mejoras de accesibilidad y de equidad. Es especialmente importante en el caso de zonas rurales.
Las autoridades locales juegan un rol importante en la planeación, fijando indicadores de calidad, como por ejemplo tiempos máximos de recorrido por alumno. (Chile, Canadá, España)	En el caso Colombiano los tiempos y condiciones de transporte en algunas ciudades son inadecuados, tal como lo confirma el estudio de la Universidad de los Andes sobre la situación en Bogotá.
En algunos casos la autoridad de transporte debe garantizar una organización del servicio público dentro de su perímetro. (Francia, España).	En Colombia son las Secretarías de Educación las que organizan este servicio para los centros educativos públicos.

2.6. Legal:

Teniendo en cuenta que el servicio que se pretende contratar lo reglamentan las siguientes normas;

- Ley 769 de Octubre de 2002, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Nuestro compromiso: Promoción Integral de la Niñez y la Juventud
Sede Central – Vereda Runta Abajo, Tunja
Correo electrónico: iers@ruraldelsur.edu.co – Teléfono 3208417027 -
[3105547144](tel:3105547144)



Alcaldía Mayor de Tunja
Secretaría de Educación Municipal
Institución Educativa Rural del Sur
solución 02424 del 30 de septiembre de 2002 - Nit 820004403-8



- Ley 1383 de 2010, Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
- Decreto N° 174 de febrero 5 de 2001, por el cual se reglamenta el Servicio
- Decreto N° 3366 de noviembre 21 de 2003, Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos.
- y las demás normas establecidas para el tránsito vehicular y para el transporte especial y las normas que las modifiquen, sustituyan o complementen

De acuerdo con el artículo 10 del Decreto 174 de 2001, las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deben solicitar y obtener habilitación para operar. La empresa de servicio público de transporte especial se compromete mediante un contrato de transporte escrito a trasladar a un grupo homogéneo y específico de personas (estudiantes, asalariados y/o turistas) desde un mismo municipio de origen hacia un mismo municipio de destino, por lo que se caracteriza por ser un servicio expreso

Para la ejecución del objeto que se pretende contratar, la entidad requiere el siguiente perfil:

Empresa de Transporte habilitada por el Ministerio del Transporte de conformidad con el Decreto 174 de 2001.

El proponente deberá demostrar experiencia en servicio de transporte terrestre, en los últimos 3 años, en máximo tres (3) contratos ejecutados con entidades privadas o públicas, cuya sumatoria sea igual o superior al presupuesto oficial de este proceso.

Las certificaciones deben permitir la verificación de la siguiente información, por lo cual el oferente podrá adjuntar documentos aclaratorios si es necesario:

2.7. La Demanda del servicio

El transporte especial atiende un total de 3.320.783 viajes diarios, de los cuales 1.675.055 (50%) son de tipo empresarial, 626.016 (19%) de tipo escolar privado, 875.685 (26%) de tipo escolar público y 174.027 (5%) de tipo turístico.

La Demanda de Transporte se concentra principalmente en Bogotá, con una participación importante de servicio escolar privado (52%) y seguido de un servicio empresarial, el servicio turístico 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 de Transporte empresarial.

Al comparar la demanda de Transporte con la vinculación de unidades por Dirección Territorial, se observa que la DT Guajira, Quindío y Huila principalmente tienen un porcentaje superior de vinculación de vehículos frente al porcentaje de demanda que generan, así mismo la DT de Cundinamarca, Atlántico y Meta son las DT que tienen mayor porcentaje de demanda que porcentaje de vinculaciones, en el caso de Cundinamarca es donde llegan a trabajar parte de las empresas de otras DT , principalmente las de la Guajira.

Existe un 8% de las empresas que son propietarias del 100% del parque automotor. Sin embargo, el 75% de las mismas tienen un porcentaje de vehículos afiliados superior al 80%. El 8% de las empresas propietarias del parque tienen tan solo el 6% del parque automotor total, lo que demuestra que cuando la empresa es propietaria de la flota, no hay mayor interés por tener vehículos. Contrasta con las empresas con porcentaje superior al 70% de afiliación, las cuales agrupan el 88% del parque automotor.

Los microbuses y las camionetas son los vehículos de mayor afiliación, mientras que los buses y automóviles son los que presentan un leve aumento en el porcentaje de propiedad de las empresas.

2.8. Inconvenientes relacionados a los usuarios finales.

El principal problema que genera conflictos con los usuarios finales es que en algunas ocasiones contratan directamente con el conductor del vehículo, sin verificar si este se encuentra afiliado a alguna empresa de Transporte especial habilitada, puesto que su interés primordial es el menor costo del servicio prestado.

Como se pudo establecer anteriormente el 20% de los usuarios finales contratan el servicio con personas no autorizadas por el ministerio de Transporte (entre el propietario del vehículo, vehículo particular, y asociación de padres de familia), así como el 23% de los usuarios finales turísticos contratan el servicio especial directamente con los conductores

2.9. Aumento de los vehículos camionetas doble cabina

La resolución 3178 de 2008 y la modificación al artículo 2 con la resolución 3054 de 2009, abren la posibilidad de vinculación de vehículos clase camioneta (incluidas hasta de 9 pasajeros) de capacidad y camionetas doble cabina), hasta copar la capacidad transportadora soportada en los nuevos contratos que surjan a



la empresa de transporte, con la salvedad de ser propiedad de la empresa o en arrendamiento financiero cuyo locatario sea la empresa de transporte.

Este hecho se tradujo en informalidad en procesos posteriores a la vinculación, ya que los vehículos camionetas DC pasaban de ser propiedad de empresas, a pasar propiedad de personas naturales o empresas no relacionadas con el Transporte.

Según los datos consignados en la base de parque automotor del Ministerio de Transporte, en el año 2008 cuando entra en vigencia la normativa se incrementa en 400% la cantidad de vehículos doble cabina vinculados, vehículos que solo podrían ser vinculados a nombre de una empresa de Transporte especial y que ahora tienen otros propietarios, siendo el 85% del parque automotor vinculado este año.

2.10. Tarifas

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, generan costos eficientes, sin necesidad de una intervención del estado. En lo que respecta a un análisis cuantitativo.

Por lo anterior las tarifas serán determinadas por la oferta y la demanda, la calidad del servicio ofrecido, la innovación y la capacidad de negociación entre las empresas de transporte y los usuarios.

Al ser empresas con responsabilidad en la operación de vehículos de Transporte público, en la gestión del mantenimiento del parque automotor, en la compra de nuevos vehículos, la contratación de personal y el control de costos, entre otros aspectos, tendrán un conocimiento absoluto para determinar la estructura de costos que permita establecer las estrategias para enfrentarse al mercado, cada vez más exigente.



3. ANÁLISIS DE LA OFERTA

En concordancia con la política Nacional establecida en el Plan de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, en donde se destaca el principio de promoción de la competencia y la eliminación de las barreras de entrada para los prestadores del servicio, la nueva regulación del transporte promoverá la creación de empresas de transporte, propietarias de la totalidad del parque automotor, eliminando la restricción existente en la actualidad de creación de empresas solo en los municipios donde hoy no existan.

Se reitera que las empresas nuevas deberán ser propietarias del ciento por ciento del parque automotor, parque que deberá siempre, a lo largo de su vida útil, ser propiedad de una empresa de transporte terrestre automotor dentro del servicio en el cuál fue registrado inicialmente.

Con esta regulación también se promoverá que los actuales propietarios se asocien y se conviertan en empresarios formales, con expectativas de crecimiento empresarial y formalización de empleo, las cuáles pueden ser objeto de programas de acompañamiento desarrollado por alguna entidad del Estado para fomentar las prácticas corporativas legales y eficientes.

Las empresas habilitadas en la modalidad de transporte especial, deberán solicitar habilitación acorde con las nuevas exigencias y podrán continuar prestando el servicio de transporte autorizado hasta tanto el Ministerio de Transporte decida sobre su solicitud de habilitación, la cual deberá ser presentada dentro de un término máximo de 12 meses contados a partir de la nueva normatividad.

La habilitación otorgada por el Ministerio de transporte tendrá una vigencia de 2 años prorrogable, la cual estará supeditada a la obtención de la certificación en calidad de conformidad con la norma técnica sectorial vigente.

La capacidad transportada de las empresas será variable, acorde con los contratos presentados, los cuáles serán normalizados, en donde se demostrara la imposibilidad de operar la demanda con los vehículos existentes que tenga la empresa y los contratos celebrados.

La expedición de las tarjetas de operación será acorde igualmente con los contratos, las cuáles se expedirán con un plazo entre 6 meses y 2 años, de acuerdo con la duración del contrato. Se especificará en los contratos la identificación de los vehículos, las capacidades, el número de pasajeros, el origen y el destino, el número de vehículos a utilizar, el costo y la duración.



3.1. Comportamiento del valor del Transporte Escolar en la Ciudad de Tunja

En la ciudad de Tunja en la vigencia 2025, contrataron servicio de transporte escolar rural cuatro (4) Instituciones Educativas.

A continuación, se relaciona la información en la siguiente tabla.

INSTITUCION	CONTRATISTA	VIGENCIA	VALOR PASAJE
BOYACÁ - INSTITUCIÓN EDUCATIVA SILVINO RODRIGUEZ DE TUNJA	MULTISERSPECIALES SAS	2025	6.700
BOYACÁ - INSTITUCIÓN EDUCATIVA ANTONIO JOSÉ SANDOVAL GOMEZ	TURES BOYACÁ S.A.S	2025	6.700
BOYACÁ - INSTITUCION EDUCATIVA JULIUS SIEBER - TUNJA	SOLUCIONES ESPECIALES DE TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S	2025	7.500
BOYACÁ-INSTITUCIÓN EDUCATIVA GUSTAVO ROJAS PINILLA	TURES BOYACÁ S.A.S	2025	6.700
		Promedio valor pasaje	27.600/4=6.900

Así mismo, se solicitaron tres (3) cotizaciones a empresas prestadoras del servicio de transporte escolar, que se muestra a continuación.

ITEM	SERVITRANS S.A.	TURES BOYACA S.A.S	ALIANZA TERRESTRE
1	5.800	5.700	6.000



5. ANÁLISIS FINANCIERO

Los ingresos operacionales, gastos operacionales, la diferencia entre ingresos operacionales y gastos operacionales, el patrimonio, el total activo, el activo corriente, el pasivo corriente por vehículo vinculado promedio para tres niveles de afiliación de las empresas: (i) menor que 40% o propietarios (ii) entre 40 y 80% y (iii) mayor 80% o afiliadoras.

De la utilidad bruta y el capital de trabajo promedio por vehículo, se destaca que el capital de trabajo es negativo para las empresas afiliadoras, en contraste con las empresas propietarias. La utilidad bruta es positiva para los tres rangos, sin embargo es mucho mayor para las empresas propietarias.

Con relación al margen bruto, margen operacional y margen neto se observa que son positivos para los tres rangos de empresas con % de afiliación. Sin embargo es mayor para las empresas propietarias que para las empresas afiliadas.

La liquidez es positiva para tres tipos de empresas, mientras que la solvencia es muy alta para las empresas afiliadoras en contraste con las empresas propietarias, tal como se presenta a continuación

Lo anterior evidencia el gran estímulo de un porcentaje importante de empresas en aumentar su capacidad transportadora con el propósito de afiliar a más vehículos y aumentar y mantener sus márgenes de utilidad, aunado a que la actividad de transporte requiere mayores esfuerzos en términos de capital de trabajo, activos, endeudamiento y patrimonio.

El IPC en el sector servicios se incrementó en 5.20% en el año 2025

En 2025, el servicio de transporte escolar en Colombia se vio afectado por un incremento de costos que impactó a colegios públicos y privados. Este aumento fue del 13,1%.

Principales causas del incremento

El alza en los costos del combustible

El incremento en los costos de mantenimiento de los vehículos

El incremento en los costos de los servicios públicos, como agua, gas y electricidad