ESTUDIOS DEL SECTOR

ENTIDAD	MUNICIPIO DE BOAVITA
DEPENDENCIA QUE PROYECTA	OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN
FECHA	AGOSTO DE 2025

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD
(NUMERAL 1, Articulo 2.2.1.1.1.6.1, Decreto 1082 de 2015)

El artículo 2.2.1.1.1.6.1., del Decreto 1082 de 2015 establece el deber de las Entidades Estatales de analizar el sector, es decir, el mercado relativo al objeto del Proceso de Contratación, desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo. El resultado del análisis debe plasmarse en los estudios y documentos previos del Proceso de Contratación. La importancia de realizar este análisis ha sido recalcada en las recomendaciones que la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económicos (OCDE) le ha formulado al Gobierno Nacional, las cuales constituyen buenas prácticas en materia de promoción de la competencia en la contratación pública.

El presente estudio se formuló con el propósito de cumplir los requisitos establecidos para llevar a cabo el proceso de selección que busca contratar la **"PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE BOAVITA – BOYACÁ DURANTE LO QUE RESTA DEL CALENDARIO ACADÉMICO 2025, EN CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA ESTRATÉGICO EDUCACIÓN DE LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO 2024-2027 UNIDOS POR EL DESARROLLO DE BOAVITA"**

El Municipio de Boavita como entidad territorial, debe velar por la educación de la población en edad escolar, teniendo como objetivo primordial mantener y ampliar la cobertura educativa, a fin de garantizar la deserción escolar y la permanecía en el sistema educativo de los estudiantes del sector rural pertenecientes a renglones de población vulnerable.

Que en el municipio de Boavita existen en la actualidad más de 900 estudiantes matriculados en las 3 instituciones educativas oficiales, de los cuales cerca de un 18% de ellos requieren a diario desplazarse desde sus hogares hacia las instituciones educativas del municipio con algunos recorridos que superan los 20 km, lo que en consecuencia repercute en el rendimiento académico de los mismos.

Siendo una de las finalidades del estado garantizar la educación escolar en todos sus niveles y que la administración municipal no puede estar exenta de dicha finalidad estatal y ante la necesidad palpable que existe de los alumnos que están matriculados y asisten a los centros educativos de la localidad, es necesario proveer el servicio de transporte escolar manteniendo la cobertura de la misma en la totalidad del área municipal como incentivo para que asistan al cumplimiento de su formación educativa, mejorar su calidad de vida y con ello evitar la deserción escolar por esta causa.

El municipio de Boavita a través de la Oficina Asesora de Planeación es la encargada de garantizar la prestación del servicio de transporte escolar para los estudiantes matriculados en las instituciones oficiales del municipio, certificando que se cumplan con todos los protocolos de bioseguridad establecidos por el ministerio de Educación.

Que de conformidad con la satisfacción de las necesidades básicas de la población, consideradas esenciales y la carencia de recursos económicos hacen que los padres de familia busquen recursos a través del trabajo de los hijos menores, dejando por fuera el sector educativo, por cuanto los índices poblacionales escolares revelan deserciones y migraciones a otros poblados de la geografía colombiana, de ahí la gran preocupación de esta Administración por invertir en los sectores más vulnerables y desprotegidos, viendo esta realidad se hace necesario apoyar el sector de la educación facilitando a los estudiantes un medio de transporte e incentivar el hábito del estudio y teniendo en cuenta el alto costo del transporte ínter veredal debido al incremento de los combustibles y al inadecuado estado de las vías de acceso como consecuencia de varios factores, los padres de familia se ven afectados por estas alzas y por otro lado la existencia de grupos poblacionales con un incremento familiar en menores de edad, con la imposibilidad de acceder a establecimientos educativos debiendo asumir costos de útiles escolares, vestido, transporte escolar, entre otros.

Que una de las metas en Administración Municipal es el fortalecimiento del transporte escolar, como apoyo a la escolaridad (canasta educativa), consiste en brindar atención especial a los estudiantes residentes en el sector rural que buscan los mecanismos para surgir, teniendo como principal apoyo la educación. De esta manera la Administración busca aumentar la cobertura y calidad educativa, de acuerdo con las necesidades del servicio.

Que el municipio de Boavita – Boyacá, en atención al número de estudiantes y a la ubicación geográfica de las veredas con respecto a las Instituciones Educativas Públicas del Municipio; se determinó que para la prestación del servicio de transporte escolar se deben implementar Rutas Sectorizadas, donde se describe el número de estudiantes focalizados y el valor del pasaje de acuerdo al sitio de recogida, por lo tanto, la persona natural o jurídica legalmente constituida que preste el servicio, se obliga a prestar el servicio de transporte de manera eficaz a los estudiantes de los establecimientos educativos y su correspondiente retorno en las rutas que se describirán en este documento.

Cabe anotar que de conformidad con los artículos 44, 67 Y 365 de la Constitución Política de Colombia, la educación es un derecho fundamental de los niños y un servicio público inherente a la finalidad social del Estado, siendo el deber de éste asegurar su prestación eficiente a los habitantes del territorio nacional. Año tras año la administración municipal ha brindado el servicio del transporte escolar desde varios sectores estratégicos del área rural hasta las dos instituciones educativas ubicadas en el casco urbano, buscando una mayor cobertura de la educación y combatir así la deserción escolar.

Que el valor del presente proceso no garantiza la totalidad de los días según calendario escolar, ya que, a la fecha no se cuenta con los recursos suficientes para esto, es por lo anterior que se está adelantando proyecto de acuerdo para realizar traslado de los recursos necesarios para esta destinación, sin embargo, debido a los términos que debe cumplir este tipo de tramite los cuales no permitirían que el presente proceso empalmara correctamente con el contrato que se encuentra en ejecucion actualmente se hace pertinente adelantar el presente proceso con los recursos existentes a la fecha para posteriormente una vez aprobado el acuerdo de traslado de recursos suscribir el adicional por los días faltantes y así garantizar la prestación del servicio durante todo el año escolar.

Basados en lo expuesto anteriormente, la Alcaldía de Boavita requiere contratar la **"PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE BOAVITA – BOYACÁ DURANTE LO QUE RESTA DEL CALENDARIO ACADÉMICO 2025, EN CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA ESTRATÉGICO EDUCACIÓN DE LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO 2024-2027 UNIDOS POR EL DESARROLLO DE BOAVITA."**

Que existe disponibilidad presupuestal expedida por Tesorería Municipal, para poder iniciar el proceso de contratación bajo la modalidad de Selección Abreviada.

2. ASPECTOS GENERALES:

2.1 ASPECTO ECONÓMICO:

Se debe tener en cuenta que comercialmente los servicios a adquirir, deben encontrarse en el mercado nacional y si aplica, internacional, lo cual es garante que su posicionamiento y se traduce en la garantía que tiene el adquirente de la calidad de los bienes, logrando la absoluta satisfacción de la entidad y su necesidad, en directa ejecución de la misión institucional y como quiera que las labores a desarrollar deben ser ejecutadas por personas con idoneidad y experiencia, se tiene pleno concomimiento que en Colombia uno de los sectores con más dinamismo es el sector de la construcción, es así como en el mercado laboral colombiano se cuenta de igual manera un amplio mercado de profesionales para el desarrollo de edificaciones de infraestructura pública.

Los sectores económicos de Colombia se dividen en tres: **el sector primario o sector agrícola, el sector secundario o sector industrial y el sector terciario o sector de prestación de servicios.**[1]

Esta división y diferenciación es acorde a lo planteado por los estudios en economía clásica. Cada uno de estos sectores posee actividades económicas en común dentro de cada grupo y se diferencia de los demás, en otras palabras, las categorías están divididas de esta manera de acuerdo a las actividades económicas que se llevan a cabo en cada una. Esto quiere decir que cada sector guarda características en común, posee una unidad y se diferencia de los otros sectores precisamente debido a lo anterior.

En Colombia, según el DANE (Departamento administrativo nacional de estadística) del total de establecimientos económicos que existen en el país, el 48% corresponde al comercio, el 40% a prestación de servicios y el 12% a la industria.

Por su parte, el DANE refiere que, del total nacional de empleos en el sector económicos, el 51% se encuentran en establecimientos de servicios, mientras que el 30% en comercio y el 19% en la industria.

[1] Revista Lifeder, Sección Económica, Por Alberto Cajal - https://www.lifeder.com/sectores-economicos-colombia

Según la economía clásica, se considera al sector primario y al sector secundario como productores de bienes tangibles. Esto quiere decir que, gracias a su funcionamiento, se obtienen bienes y productos físicos.

Por su parte, el sector terciario, al tratarse de servicios, no produce bienes tangibles y no es considerado como un sector productivo. Sin embargo, es necesario aclarar que, a pesar de no producir bienes tangibles, el sector terciario contribuye a la formación del producto y del ingreso nacional.

En Colombia es frecuente que los sectores económicos nombrados por la teoría clásica no sean los únicos que existan. Las actividades económicas tienden a diferenciarse en pequeños grupos según la especialización de cada uno.

Debido a esto, existen otros sectores económicos reconocidos. Los cuales se nombran a continuación:

- Sectores agropecuarios
- Sector de servicios
- Sector industrial
- Sector de transporte
- Sector de comercio
- Sector financiero
- Sector de la construcción
- Sector minero y energético
- Sector solidario
- Sector de comunicaciones

2.1.1 TIPOS DE SECTORES[2]

Sector primario

El sector primario o sector agrícola de la economía comprende todas aquellas actividades económicas relacionadas con la obtención de productos y bienes directamente de la naturaleza. En este sector no se realiza ningún tipo de transformación al bien o producto obtenido.

Dentro de las actividades económicas que se agrupan en el sector primario encontramos la agricultura y el sector agrícola, entendido como el conjunto de herramientas, conocimientos y actividades llevadas a cabo por el ser humano con el objetivo de obtener productos vegetales al ser cultivados.

La agricultura puede variar dependiendo del lugar en el que se desarrolla. Las herramientas, los conocimientos, el enfoque y los bienes y productos obtenidos también varían, acorde a cada zona geográfica.

En Colombia, por ejemplo, la agricultura se desarrolla más fuertemente en ciertos departamentos, como el Valle del Cauca, cuna de la mayor producción de caña de azúcar de todo el país.

La agricultura constituye uno de los primeros avances tecnológicos desarrollados por la humanidad. En la antigüedad, la mayor parte de las tribus de humanos eran nómadas. Esto quiere decir que no se asentaban en ningún terreno en específico y que en cambio recorrían grandes distancias buscando alimento en zonas de caza o recolectando frutos de plantas silvestres.

Así, con el nacimiento, auge y crecimiento de la agricultura, las tribus de seres humanos pudieron asentarse en una ubicación geográfica y desarrollarse a partir de ese sitio.

Junto a la agricultura, los humanos, hace alrededor de 11.500 años, comenzaron a pastorear y criar animales salvajes. Entre las primeras especies animales que fueron criadas por humanos se encuentran los perros, quienes ayudaban en las tareas de caza.

Colombia, gracias a su ubicación geográfica (posee costas tanto en el océano pacífico como en el océano atlántico, además de contar con una gran extensión de terreno en la Amazonía). A su vez, la riqueza de sus tierras y la gran diversidad climática, es considerada una de las potencias mundiales en agricultura.

[2] Subgerencia Cultural del Banco de la República. (2015). Sectores económicos. Recuperado de: banrepcultural.org

En el año 2016, distintas entidades y empresas canadienses, estadounidenses e israelíes visitaron el departamento del Valle del Cauca con miras en realizar inversión en el sector agrícola gracias a la conferencia desarrollada por el científico Juan Carlos Borrero Plaza, titulada "Colombia potencia tropical".

Sector secundario

Dentro de las actividades económicas incluidas en el sector secundario podemos encontrar todas aquellas relacionadas con la industria.

El sector industrial, a diferencia del sector primario, en donde se obtienen las materias primas, se caracteriza por ejecutar procedimientos industriales para transformar dichas materias primas, bienes o mercancías, en bienes de equipo o productos que puedan ser consumidos.

El sector secundario se puede dividir en dos subsectores: Por una parte, encontramos el sector industrial extractivo.

Este sector se centra en la obtención, recolección y extracción de materias primas relacionadas con la minería y el petróleo. Estas dos actividades no se consideran pertenecientes al sector primario a pesar de tratarse de procesos en los que a primer momento no se transforma el producto, bien o mercancía.

Por otra parte, existe el sector industrial de transformación. En este sector se encuentran actividades tales como la fabricación de electrodomésticos, el embotellado de gaseosas y refrescos, la fabricación y ensamblaje de vehículos, la construcción, la artesanía, la obtención de energía, entre otros.

Se consideran parte del sector secundario todas aquellas industrias relacionadas con la manufactura de productos y mercancías. Manufacturar una materia prima significa convertirla en un producto. Se trata, de nuevo, de un proceso de transformación.

Existen empresas que manufacturan una parte del producto y que suman su labor a una gran cadena que da como resultado la mercancía, el bien o el producto finalizado. Un ejemplo de esta cadena sería el ensamblaje de automóviles o vehículos.

Según la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol) Colombia ha cerrado los años más recientes con una inversión positiva en materia de construcción. Esto se debe, en gran parte, a los proyectos de vivienda gratuita que ha implementado el gobierno durante los últimos mandatos y que han tenido como resultado la construcción y entrega de alrededor de 100.000 viviendas.

Sumado a esto, el sector de la construcción ha crecido también gracias a la implementación de proyectos de construcción de nuevas autopistas e infraestructura portuaria. Asimismo, la construcción forma parte de uno de los tipos de industrias más importantes.

Por estas razones, el sector de la construcción, junto a la minería (siendo Colombia uno de los países de mayor exportación de esmeraldas), posee algunas de las actividades económicas que mayor índice de crecimiento han impulsado.

Sector terciario

El sector terciario de la economía agrupa todas aquellas actividades relacionadas con la prestación de servicios.

Dentro de este sector no se encuentra la realización ni producción de mercancías de consumo ni bienes de equipo. En el sector terciario se presentan todas las actividades que prestan algún servicio a la comunidad, a las empresas y a las personas en general.

Dentro del sector terciario se encuentran actividades como las telecomunicaciones, el transporte, la medicina, la enseñanza, el comercio, el turismo, el gobierno, el sector financiero, administrativo y el sector de sanidad.

Se incluyen también todas las actividades directamente relacionadas con el ocio, las artes y la cultura. Por último, es necesario aclarar que el comercio es un servicio que no solo se presta a nivel nacional, sino también internacional en lo que se conoce como comercio exterior.

A pesar de no producir por sí mismo mercancías, el sector terciario se caracteriza por ser fundamental para el correcto desarrollo de la economía, pues se enfoca en la distribución y el consumo de mercancía, en la prestación de servicios personales tales como servicios públicos, salud, educación, entre otros.

Gracias a la organización y administración prestada por el sector terciario, el sector primario y el secundario pueden ser más productivos para Colombia.

2.1.2 SECTORES DE PRODUCCIÓN

Los **sectores de producción** son las áreas de la economía en la que las empresas comparten el mismo producto o servicio relacionado. También se pueden considerar como industrias o mercados que comparten características operativas comunes. Dividir una economía en diferentes sectores de producción permite un análisis más profundo de la economía en su conjunto.

La economía de una nación se puede dividir en varios sectores de producción para definir la proporción de la población que participa en diferentes actividades. Esta categorización representa una distancia progresiva del entorno natural.



Fuente: https://www.lifeder.com/sectores-de-produccion/

De conformidad con lo anterior, el objeto a contratar: **"PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE BOAVITA – BOYACÁ DURANTE LO QUE RESTA DEL CALENDARIO ACADÉMICO 2025, EN CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA ESTRATÉGICO EDUCACIÓN DE LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO 2024-2027 UNIDOS POR EL DESARROLLO DE BOAVITA" se encuentra ubicado en el Sector Terciario**.

2.1.3 SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR TERRESTRE 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, aún grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados y turistas, 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 especifico de usuarios.

Se encuentra reglamentado bajo el Decreto 174 de 2001, en el cual lo 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 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.

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 de este, se genera la obligación de que el conductor del vehículo porte un extracto de contrato.

Excepcionalmente, las empresas de transporte especial pueden suplir deficiencias del parque automotor de las empresas regulares de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor por carretera, en periodos de alta demanda o por deficiencia de equipo, previo contrato escrito suscrito con dichas empresas.

Con la Ley 1101 de 2006, el servicio de Transporte Turístico entró a formar parte de los Prestadores de Servicios Turísticos a nivel nacional, lo que nos abrió las puertas ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y sus entidades adscritas. A partir de este momento, empezamos a trabajar de la mano con diferentes entidades para que nos apoyaran en la capacitación de nuestro personal, tanto a nivel gerencial, como operativo y de conductores.

El esquema empresarial basa su modelo en el esquema "afiliador", 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.

El transporte de escolares cuenta con normas específicas expedidas por el Ministerio de Transporte, que regulan la prestación a este grupo de usuarios, tales como los Decretos 805 de 2008, 3964 del 2009 y 4817 de 2010, en donde se definen los distintivos que deben portar los vehículos, la obligación de que un adulto acompañe a los estudiantes en trayecto, impone limitaciones a la prestación del servicio escolar en vehículos particulares, señala la obligación en cuanto a las condiciones de operación para la prestación del servicio de transporte escolar para las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre especial, establece Superintendencia de Puertos y Transporte como entidad encargada de velar por el cumplimiento de lo señalado en el decreto 805 de 2008, e igualmente, establece la misma obligación a cargo de las entidades del orden municipal, distrital y metropolitano, entre otras disposiciones.

La última modificación normativa, fue realizada dentro de las cuales se encuentran Decreto 431 de 2017 Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor.

El Ministerio de Educación, con estructura interna definida por el Decreto 5012 de 2009 a través de su Dirección de Cobertura y Equidad y su Subdirección de permanencia focaliza los recursos destinados a la alimentación y transporte escolar en los Entes Territoriales.

De otra parte, la Ley 115 de 1994, Ley General de Educación, colabora y se interrelaciona con la actividad de prestación del servicio especial de transporte, sobre todo con el transporte escolar, en la medida en que dispone para el Fondo de Confinación para la Inversión Social la tarea de cofinanciar con los municipios programas de adquisición de buses u otros vehículos de transporte para la movilización de estudiantes; colaboración, que de la mano de los mecanismos de fortalecimiento de los fiscos de las entidades territoriales de que habla la ley 14 de 1983, otorga a la prestación del servicio las ventajas económicas no impresas por leyes de otra naturaleza.

De igual forma, el Sistema General de Participación, Ley 715 de 2001, le imprime mayor fuerza a la posibilidad de otorgar recursos económicos para la prestación del servicio de transporte escolar, pues permite destinar recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres.

El negocio del transporte público de pasajeros por carretera ha sufrido cambios importantes durante los últimos años, y tal vez el más destacado de todos es que cada vez es más utilizado por los turistas extranjeros, lo que ha demandado que las empresas se especialicen en ofrecer experiencias a los viajeros.

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.

El desarrollo y crecimiento de un país se encuentra estrechamente relacionado con la calidad y eficiencia de los servicios de transporte y de la infraestructura existente para atender los requerimientos de la demanda de transporte. Por esta razón, es fundamental que los encargados de la planeación de la infraestructura, el tránsito y el transporte, así como de la formulación y adopción de políticas, y regulación del sector, cuenten con información estratégica que les permita tomar decisiones eficientes, que contribuyan a la integración, crecimiento económico y desarrollo social del país.

2.1.4 ASPECTO ECONÓMICO

IPC: En junio de 2025 la variación mensual del IPC fue 0,10%, la variación año corrido fue 3,74% y la anual 4,82%

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2024 - 2025 (junio)

IPC	Junio					
	Variación mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
IPC total	0,32	**0,10**	4,12	**3,74**	7,18	**4,82**

Fuente: DANE, IPC

IPC Colombia Junio 2025

	Interanual	Acum. desde Enero	Variación mensual
IPC General [+]	4,8%	3,7%	0,1%
Alimentos y bebidas no alcohólicas [+]	4,3%	4,8%	-0,1%
Bebidas alcohólicas y tabaco [+]	5,1%	3,3%	0,3%
Vestido y calzado [+]	2,1%	1,5%	0,2%
Vivienda [+]	5,2%	3,4%	0,0%
Menaje [+]	2,9%	2,7%	0,2%
Medicina [+]	5,2%	3,8%	0,4%
Transporte [+]	5,3%	4,4%	0,2%
Comunicaciones [+]	-1,5%	-0,6%	0,1%
Ocio y Cultura [+]	1,7%	0,9%	0%
Enseñanza [+]	7,6%	5,7%	0,0%
Hoteles, cafés y restaurantes [+]	7,4%	4,8%	0,4%
Otros bienes y servicios [+]	3,6%	2,9%	0,2%

< IPC 2025-05

2.1.5 COMPORTAMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el primer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de -0,6% en los vehículos en servicio y de -5,9% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2024.

En cuanto a las comparaciones anuales, para el primer trimestre de 2025, se presentó una variación de -0,1% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de 1,4%, en relación con el primer trimestre de 2024.

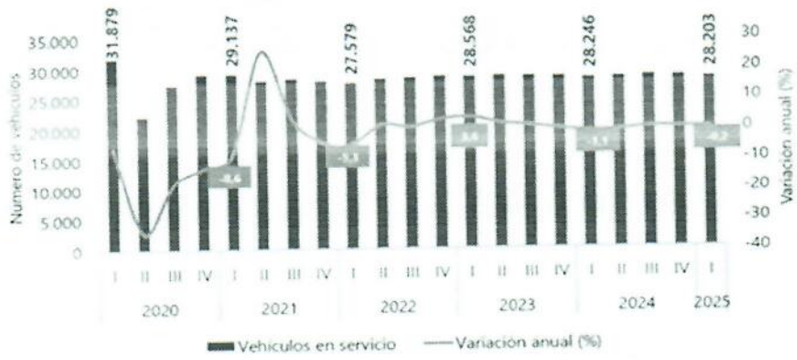
Tabla 1. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas Integrados de Transporte Masivo
I Trimestre de 2025*

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales I trim 2025 / IV trim 2024		Variaciones anuales I trim 2025 / I trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**-0,6**	**-5,9**	**-0,1**	**1,4**
Transmetro (Barranquilla)	-8,9	-12,8	-26,3	-2,8
SITM* (Bogotá)	-0,3	-5,4	0,0	2,2
Metrolínea (Bucaramanga)	-28,9	0,3	-54,2	7,0
MIO (Cali)	-3,2	-10,1	3,0	4,8
Transcaribe (Cartagena)	-1,9	-3,2	14,5	-1,5
Cable (Manizales)	1,3	-11,6	0,0	-17,4
SITVA** (Medellín)	-0,5	-6,2	-0,3	-1,3
Megabús (Pereira)	0,4	-7,5	1,5	0,4

Fuente: DANE, ETUP

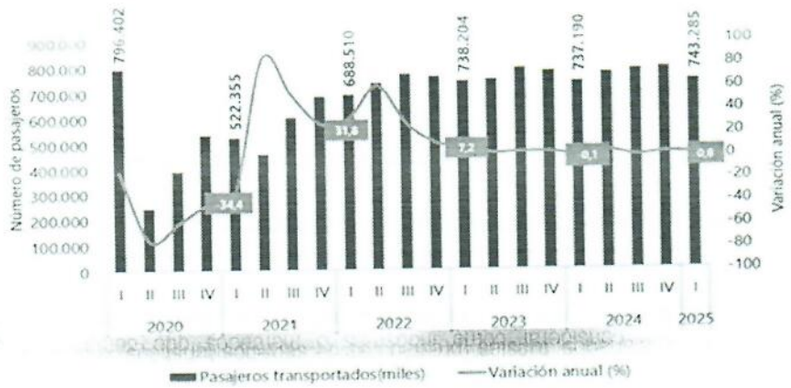
Durante el primer trimestre de 2025, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que presentaron el mayor incremento anual en el parque automotor en servicio, fueron Transcaribe (Cartagena) y el MIO (Cali) con 14,5% y 3,0% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados presentó las mayores variaciones anuales en el Metrolínea (Bucaramanga) y el MIO (Cali) con 7,0% y 4,8%, respectivamente frente al mismo periodo de 2024.

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025ᵖ (I Trimestre)



Fuente: DANE. ETUP
ᵖ Cifra provisional.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025ᵖ (I Trimestre)



Fuente: DANE. ETUP.
ᵖ Cifra provisional
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados

En el primer trimestre de 2025, el promedio mensual de vehículos en servicio en el área de cobertura se ubicó en 14.611 vehículos para el sistema tradicional, mientras que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)4 prestaron el servicio con un promedio mensual de 13.592 vehículos.

En términos de utilización del servicio, 234,5 millones de pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y, por su parte, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM movilizaron 508,8 millones de pasajeros. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró el área metropolitana de Bogotá con el 47,9% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 14,5% (Gráfico 4 y Cuadro 1).

Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
I Trimestre (2019 – 2025[P])

Tipo de sistema de transporte	Variables	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	39.064	38.356	38.364	35.568	35.961	35.348	34.800
	Promedio mensual de vehículos en servicio	33.971	31.879	29.137	27.579	28.568	28.246	28.203
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	931.404	796.492	632.781	688.570	738.204	737.190	743.285
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	26.099	25.681	24.356	20.322	20.044	19.874	19.586
	Promedio mensual de vehículos en servicio	21.726	20.256	17.068	14.468	14.742	14.644	14.611
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	397.135	335.116	226.272	234.729	241.461	235.495	234.509
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.965	12.724	14.008	15.246	15.917	15.474	15.214
	Promedio mensual de vehículos en servicio	12.245	11.623	12.069	13.112	13.826	13.602	13.592
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	514.268	461.286	296.082	453.780	496.742	501.695	508.776

Fuente: DANE, ETUP
[P] Cifra provisional
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

2.1.6 TRANSPORTE ESPECIAL – ESCOLAR

El transporte escolar es una estrategia implementada por las Entidades Territoriales, que contribuye a garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas adolescentes y jóvenes al sistema educativo eliminando las barreras de distancia entre la escuela y el hogar.

Antes de la pandemia, el 70% de las empresas agremiadas a ACOLTES prestaba servicio de transporte escolar, 10% de salud, 10% de empleados, 7% de turismo y 3% a grupos específicos. Ahora que se ha ido restableciendo el servicio, se puede decir que solo el 50% de los vehículos ha empezado a salir. Dependiendo del comportamiento de la reactivación, se irán restableciendo los servicios en su totalidad.

La información reportada indica que la mayor parte de las fuentes de financiación y gastos en este rublo, la cual se ha sustraído de las Bases de Datos del Sistema de Información para la captura de Ejecución Presupuestal (SICEP). Esta información ha sido reportada por los departamentos al Departamento Nacional de Planeación, para lo cual se ha trabajado con los rubros asociados al gasto en transporte escolar de los municipios, donde se observa que, en promedio a nivel Nacional, el 48% se financia con recursos provenientes del Sistema General de Participaciones (SGP), 23.2% corresponde a inversión con ingresos propios del municipio, 27.4% son recursos de regalías y transferencias, y el restante 1.2% otras.

Tabla V-1. Fuentes de Financiación del Gasto en Transporte Escolar de Municipios

FUENTE DE FINANCIACION	2008	2009	2010	PROMEDIO
SGP EDUCACION	40.4%	44.8%	46.9%	44.0%
SGP PROPOSITO GENERAL	3.9%	4.4%	3.9%	4.1%
INGRESOS PROPIOS MUNICIPIO	27.8%	19.4%	22.5%	23.2%
REGALIAS Y COMPENSACIONES, APORTES Y TRANSFERENCIAS	26.1%	30.5%	25.6%	27.4%
OTRAS FUENTES	1.8%	0.9%	0.9%	1.2%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaboración propia a partir de Bases de Datos SICEP (DNP)

2.1.7 ANÁLISIS COSTOS DE OPERACIÓN VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESPECIAL ESCOLAR

A continuación, se presentan los costos promedio (expresados en pesos $/kilometro) reportados en las encuestas realizadas a las empresas de transporte especial de pasajeros, por tipología y actividad escolar, así como la oferta mensual de kilómetros por tipo de vehículo y los ingresos promedio por vehículo que se perciben exclusivamente por servicio escolar. El número de vehículos estimado en el transporte escolar se obtuvo igualmente de la respuesta dada por las empresas encuestadas sobre el porcentaje de flota dedicada a los servicios escolar, empresarial y turismo.

Tabla V-2. Costos de operación por actividad escolar

Tipo de Servicio	No. Vh Escolar	$/Km - Empresas	Km/Mes - Empresas	Costos/Mes - Empresa
Bus Escolar	2.414	2.431,6	2.407,4	5.853.818,9
Buseta Escolar	2.150	2.020,4	2.585,4	5.223.553,7
Microbús Escolar	11.361	1.874,2	2.426,0	4.546.880,5
Camioneta Escolar	4.235	2.426,4	2.846,2	6.906.093,2
Campero Escolar	199	1.662,8	3.125,0	5.196.093,8
	20.360			

Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta empresas.

Llama la atención de la uniformidad de costos de operación reportados (en pesos/kilometro) para Buses, Busetas, Microbuses y camionetas, por lo que se compararon las cifras reportadas con cálculos propios que parten de información obtenida en las encuestas de conductores y propietarios e información secundaria ".

2.1.8 TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO

La Tasa Representativa del Mercado del peso colombiano es la tasa mediante la cual se regula el mercado frente a la moneda estándar internacional dólar (USD), en pocas palabras, la TRM es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos de Norte América. Este precio se define a partir del mercado transaccional diario de compra y venta de divisas de los diferentes agentes económicos.

La importancia de tener en cuenta esta tasa en un análisis macroeconómico, es que en muchos sectores productivos los bienes que conforman los procesos transaccionales se regulan en dólares ya sea porque en su mayoría o gran parte de ellos son importados, para el caso de bienes tangibles o por lo determinante que puede llegar a ser esta variable en los mercadores financieros que transan divisas, valores, acciones, etc (bienes intangibles).

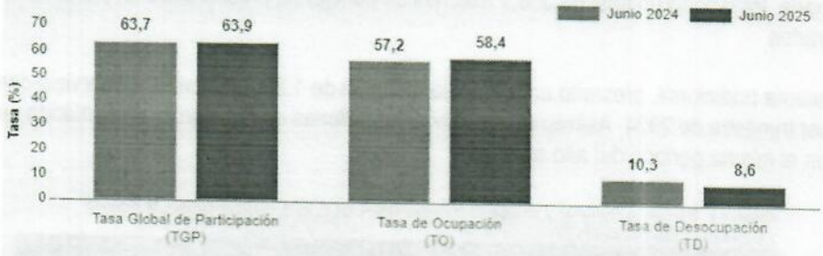


2.1.9 EMPLEO

Para el mes de junio de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,6%, lo que representó una disminución de 1,7 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (10,3%). La tasa global de participación se ubicó en 63,9%, mientras que en junio de 2024 fue 63,7%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,4%, lo que representó un aumento de 1,3 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (57,2%).

Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)

Total nacional
Junio (2024-2025)



Fuente: DANE. GEIH

En noviembre de 2024, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,0%, mientras que en el mismo mes de 2023 fue 8,7%. La tasa global de participación se ubicó en 66,7% y la tasa de ocupación fue 61,4%. En noviembre de 2023 estas tasas fueron 67,3% y 61,4%, respectivamente.

2.1.9 APORTE AL EMPLEO POR SECTOR

En el mes de junio de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.753 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Industrias manufactureras (1,4 puntos porcentuales); Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana (1,1 puntos porcentuales) y Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ (0,6 puntos porcentuales).

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad
Total nacional
Junio (2024 - 2025)

Rama de actividad	Total nacional				
	Junio 2024	Junio 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	22.922	23.753	100	831	
Industrias manufactureras	2.469	2.785	11.7	316	1.4
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.681	2.922	12.3	241	1.1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	645	782	3.3	137	0.6
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.711	1.822	7.7	112	0.5
Comercio y reparación de vehículos	4.026	4.131	17.4	106	0.5
Alojamiento y servicios de comida	1.686	1.768	7.4	82	0.4
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.272	3.321	14.0	48	0.2
Construcción	1.497	1.532	6.5	35	0.2
Transporte y almacenamiento	1.722	1.722	7.3	0	0.0
Actividades financieras y de seguros	449	435	1.8	-14	-0.1
Actividades inmobiliarias	346	306	1.3	-40	-0.2
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.927	1.859	7.8	-68	-0.3
Información y comunicaciones	491	367	1.5	-124	-0.5

Fuente: DANE, GEIH.

2.1.10 INDICADORES ECONÓMICOS SECTOR DEL TRANSPORTE URBANO EN COLOMBIA

A. COMPORTAMIENTOS EN ÁREAS METROPOLITANAS

- **Transporte urbano área metropolitana de Bogotá**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2025, el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá registró un promedio mensual de 10.030 vehículos en servicio, lo que representa una variación anual del 0,0% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 356,1 millones de pasajeros, presentando un incremento del 2,2% en el número de usuarios movilizados.

Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 1.595 vehículos en servicio con un aumento anual del 0,1% frente al primer trimestre de 2024. Asimismo, movilizó 25,0 millones de pasajeros, presentando una disminución de 3,3% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 2. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Bogotá I Trimestre (2024 - 2025 P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025 P	Variación anual (%)	2024	2025 P	Variación anual (%)	2024	2025 P	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Bogotá	12.959	12.794	-1,3	11.827	11.826	0,0	374.257	383.137	1,8
SITM Bogotá	10.800	10.680	-1,1	10.014	10.030	0,0	348.377	356.116	2,2
SITM Alimentador	948	948	0,0	838	864	3,1	64.450	62.465	-3,1
SITM Pasajero*	273	273	0,1	256	260	1,7			
SITM Troncal	1.827	1.820	-0,4	1.775	1.825	2,8	107.743	141.649	3,0
SITM Cable	163	160	-1,9	160	160	-0,3	1.486	1.948	2,9
SITM Zonal (complementario)**	7.589	7.479	-1,4	6.985	6.922	-0,9	144.253	149.053	3,3
Sistema Tradicional	2.059	2.149	4,3	1.593	1.595	0,1	25.881	25.021	-3,3
Busetón	142	142	0,0	97	95	-1,7	2.905	2.500	-14,0
Busetón	141	139	-0,7	165	165	0,0	3.494	3.443	-1,5
Microbuses (SITP)	1.676	1.829	9,1	1.332	1.335	0,3	19.482	19.078	-2,1

Fuente: DANE, ETUP

P Cifra provisional

* Los pasajeros movilizados en padrón no se desagregan debido a que por efecto de la operación del sistema se encuentran contabilizados en troncal.

** Los pasajeros transportados se contabilizan cada vez que el usuario ingresa al sistema usando la tarjeta, por lo tanto, el número de pasajeros incluye transbordos.

Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

P Área Metropolitana de Bogotá: Bogotá y los municipios de Cundinamarca (Cajicá, Cota, Chía, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá)

- **Transporte urbano área metropolitana de Pereira**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2025, el Sistema Megabús del Área Metropolitana Centro de Occidente registró un promedio mensual de 244 vehículos en servicio, lo que representa un aumento anual del 1,5% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 8,8 millones de pasajeros, presentando un incremento del 0,4% en el número de usuarios movilizados.

Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 421 vehículos en servicio con un aumento anual del 4,5% frente al primer trimestre de 2024. Asimismo, movilizó 6,5 millones de pasajeros, presentando una disminución del 0,2% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 3. Parque automotor y pasajeros transportados en el Área Metropolitana Centro de Occidente I Trimestre (2024 - 2025 P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025 P	Variación anual (%)	2024	2025 P	Variación anual (%)	2024	2025 P	Variación anual (%)
Área Metropolitana Centro Occidente (Pereira)	906	926	2,2	643	664	3,4	15.248	15.274	0,2
SITM	272	272	0,0	240	244	1,5	8.775	8.815	0,4
SITM Cable	50	50	0,0	50	49	-1,3	532	492	-7,6
SITM Alimentador	175	175	0,0	152	153	0,9	3.886	3.888	0,1
SITM Troncal	47	47	0,0	38	41	7,9	4.358	4.435	1,8
Sistema Tradicional	634	654	3,2	403	421	4,5	6.473	6.459	-0,2
Busetón	634	654	3,2	403	421	4,5	6.473	6.459	-0,2

Fuente: DANE, ETUP

P Cifra provisional

Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

- **Transporte urbano área metropolitana de Cali.**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2025, el Sistema de Transporte Masivo Integrado de Occidente MIO* registró un promedio mensual de 627 vehículos en servicio, lo que representa un aumento anual del 3,0% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 21,3 millones de pasajeros, presentando un incremento del 4,8% en el número de usuarios movilizados.

Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 497 vehículos en servicio con un aumento anual del 6,6% frente al primer trimestre de 2024. Asimismo, movilizó 7,0 millones de pasajeros, presentando una disminución del 0,2% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 4. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Cali I Trimestre (2024 - 2025P).

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025P	Variación anual (%)	2024	2025P	Variación anual (%)	2024	2025P	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Cali	1.802	1.803	0,1	1.075	1.124	4,6	27.301	28.268	3,5
SITM Cali	852	852	0,0	608	627	3,0	20.277	21.256	4,8
SITM Alimentador	214	214	0,0	127	127	0,3	3.419	3.751	9,7
SITM Padrón y Complem. naranja*	413	413	0,0	320	335	4,6	4.256	4.461	4,8
SITM Troncal	165	165	0,0	121	123	2,7	12.029	12.985	7,9
SITM Cable	60	60	0,0	40	40	0,0	373	379	1,4
Sistema Tradicional	950	951	0,1	466	497	6,6	7.024	7.011	-0,2
Buseta	301	318	5,7	154	191	24,2	2.730	2.904	6,3
Microbuses-Colectivos	650	634	-2,5	312	306	-2,1	4.294	4.108	-4,3

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional.
* Corresponde a los vehículos afiliados, en servicio y a los pasajeros movilizados en padrones y complementarios naranja, ya que por la dinámica del sistema no es posible desagregar esta información. Se aclara que, desde el mes de junio de 2014, los vehículos complementarios naranja que hacían parte del SITM y operaban gratuitamente fueron retirados por culminación del contrato con la entidad.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

- **Transporte urbano área metropolitana de Medellín**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2025, el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) registró un promedio mensual de 2.299 vehículos en servicio, lo que representa una disminución anual del -0,3% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 107,7 millones de pasajeros, presentando una disminución del 1,3% en el número de usuarios movilizados.

Cuadro 5. Parque automotor y pasajeros transportados en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá I Trimestre (2024 - 2025P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025P	Variación anual (%)	2024	2025P	Variación anual (%)	2024	2025P	Variación anual (%)
Área Metropolitana del Valle de Aburrá	5.915	5.909	-0,1	5.771	5.759	-1,6	156.547	155.120	-0,9
SITVA	2.583	2.592	0,3	2.306	2.299	-0,3	109.045	107.673	-1,3
Metro*	240	240	0,0	207	207	0,0	52.252	48.553	-7,1
SITM	1.832	1.839	0,4	1.669	1.662	-0,4	48.813	51.217	4,9
Cable*	501	501	0,0	426	426	-0,1	5.641	5.375	-4,7
Tranvía de Ayacucho	12	12	0,0	10	10	0,0	2.339	2.528	8,1
Sistema Tradicional	3.330	3.317	-0,4	2.845	2.790	-2,6	47.502	47.455	-0,1
Buses**	1.658	1.709	3,1	1.376	1.374	-0,1	23.484	24.752	5,4
Busetas	1.092	1.032	-5,5	975	909	-6,7	16.642	15.408	-7,4
Microbuses-Colectivos	580	576	-0,7	514	507	-1,4	7.376	7.296	-1,1

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional.
* Para el Cable los vehículos en servicio hacen referencia a las góndolas en uso y para el Metro a los vagones.
** En el tipo de vehículo buses se incluyen los padrones.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

- **Transporte urbano área metropolitana de Manizales**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2025, el sistema de cable aéreo de Manizales registró un promedio mensual de 54 góndolas, lo que representa una variación anual del 0,0% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 820 mil pasajeros, presentando una disminución del 17,4% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 818 vehículos en servicio con un aumento anual del 3,2% frente al primer trimestre de 2024. Asimismo, movilizó 12,0 millones de pasajeros, presentando un aumento del 3,5% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 6. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Manizales
I Trimestre (2024 - 2025*)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025*	Variación anual (%)	2024	2025*	Variación anual (%)	2024	2025*	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Manizales	1.017	1.016	-0,1	842	872	3,6	12.909	12.857	-1,9
Cablehanno Manizales	57	57	0,0	54	54	0,0	993	820	-17,4
Cable aereo	57	57	0,0	54	54	0,0	993	820	-17,4
Sistema Tradicional	960	959	-0,1	793	818	3,2	11.607	12.017	3,5
Buses	160	157	-1,9	128	131	2,6	2.061	2.091	1,5
Busetas	615	613	-0,3	510	520	2,1	7.479	7.482	0,0
Microbuses-Colectivos	185	189	2,2	156	167	7,1	2.067	2.443	18,2

Fuente: DANE, ETUP
*Cifra provisional
Nota: la diferencia en el calculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de digitos trabajados.

- **Transporte urbano área metropolitana de Bucaramanga**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2025, el sistema de transporte Masivo Metrolínea registró un promedio mensual de 9 vehículos en servicio, lo que representa una disminución anual del 54,2% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 1,8 millones de pasajeros, presentando un aumento del 7,0% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 922 vehículos en servicio con un aumento anual del 2,3% frente al primer trimestre de 2024. Asimismo, movilizó 11,8 millones de pasajeros, presentando una disminución del 4,9% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 7. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Bucaramanga
I Trimestre (2024 - 2025*)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025*	Variación anual (%)	2024	2025*	Variación anual (%)	2024	2025*	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Bucaramanga	1.211	1.137	-6,1	920	931	1,1	14.078	13.591	-3,5
SITM Bucaramanga	236	140	-40,7	20	9	-54,2	1.656	1.772	7,0
SITM Alimentador	106	62	-41,5	7	5	-33,3	55	10	-72,0
SITM Padron	101	61	-39,6	10	4	-55,2	1.311	1.754	33,8
SITM Transur	29	17	-41,4	1	0	-100,0	280	0	-100,0
Sistema Tradicional	975	997	2,3	901	922	2,3	12.422	11.819	-4,9
Buses	63	64	1,6	61	62	1,6	857	856	-0,1
Busetas	645	665	3,1	591	614	3,9	9.053	8.450	-6,7
Microbuses-Colectivos	267	268	0,4	249	246	-1,2	2.513	2.514	0,0

Fuente: DANE, ETUP.
*Cifra provisional.
Nota: la diferencia en el calculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

- **Área metropolitana de Barranquilla**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2025, el sistema de transporte urbano Transmetro registró un promedio mensual de 106 vehículos en servicio, lo que representa una disminución anual del 26,3% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 4,7 millones de pasajeros, presentando una disminución del 2,8% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 2.410 vehículos en servicio con una disminución anual del 0,8% frente al primer trimestre de 2024. Asimismo, movilizó 38,6 millones de pasajeros, presentando un aumento del 0,1% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 8. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Barranquilla
I Trimestre (2024 - 2025p)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025p	Variación anual (%)	2024	2025p	Variación anual (%)	2024	2025p	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Barranquilla	3.296	3.283	-0,4	2.573	2.516	-2,2	43.406	43.294	-0,3
SITM Barranquilla	284	284	0,0	144	106	-26,3	4.792	4.659	-2,8
SITM Alimentador	107	107	0,0	61	37	-38,8			
SITM Padrón*	85	85	0,0	43	39	-7,8	4.792	4.659	-2,8
SITM Troncal	92	92	0,0	41	30	-27,0			
Sistema Tradicional	3.012	2.999	-0,4	2.429	2.410	-0,8	38.614	38.634	0,1
Buses	1.633	1.653	1,2	1.405	1.394	-0,7	23.902	24.175	1,1
Busetas	892	867	-2,8	729	720	-1,2	10.947	10.718	-2,1
Microbuses-Colectivos	486	479	-1,5	295	295	-0,1	3.865	3.741	-3,2

Fuente: DANE, ETUP.
p Cifra provisional
*Corresponde al total de pasajeros movilizados en alimentador, padrón y troncal. Se totaliza el número de pasajeros debido a que se puede subestimar al desagregarlo
/No puede calcularse variación por no registrarse valor en el periodo base.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

- **Transporte urbano de Cartagena**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2025, el sistema de transporte Masivo de Cartagena Transcaribe registró un promedio mensual de 224 vehículos en servicio, lo que representa un aumento anual del 14,5% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 7,7 millones de pasajeros, presentando una disminución del 1,5% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 356 vehículos en servicio con un aumento anual del 8,4% frente al primer trimestre de 2024. Asimismo, movilizó 7,6 millones de pasajeros, presentando un aumento del 7,1% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 9. Parque automotor y pasajeros transportados en la ciudad de Cartagena
I Trimestre (2024 - 2025p)

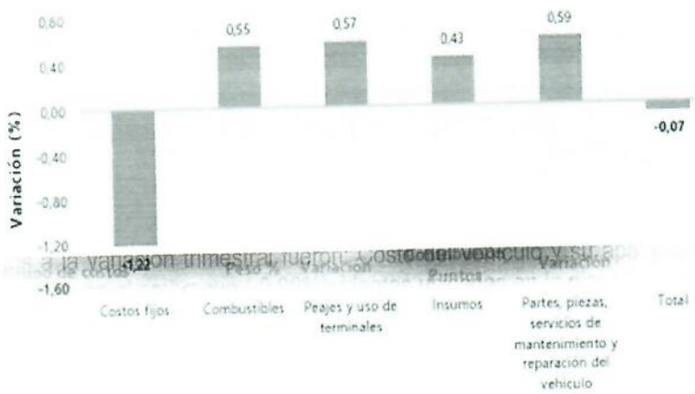
Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025p	Variación anual (%)	2024	2025p	Variación anual (%)	2024	2025p	Variación anual (%)
Ciudad de Cartagena	842	859	2,1	523	579	10,7	14.867	15.257	2,6
SITM Cartagena	328	328	0,0	195	224	14,5	7.781	7.665	-1,5
SITM Alimentador	117	117	0,0	66	79	19,8	1.397	1.157	-17,2
SITM Padrón	158	158	0,0	94	113	20,1	2.300	2.094	-2,1
SITM Troncal	53	53	0,0	35	32	-10,4	4.083	4.412	4,0
Sistema Tradicional	514	531	3,4	328	356	8,4	7.087	7.593	2,1
Buses	122	116	-4,6	97	86	-11,3	2.316	2.234	-3,5
Busetas**	392	415	6,0	231	269	16,8	4.771	5.357	12,3

Fuente: DANE, ETUP
p Cifra provisional.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.
** En el tipo de vehículo busetas se incluyen los microbuses-colectivos.

2.1.11 INDICADORES MACROECONÓMICOS SECTOR TRANSPORTE

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2025, el ICTIP presentó una variación trimestral de -0,07%, en comparación con el primer trimestre (enero-marzo) de 2025. El grupo Costos fijos (-1,22%) registró la única variación por debajo del promedio nacional. Por otra parte, Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,59%), Peajes y uso de terminales (0,57%), Combustibles (0,55%) e Insumos (0,43%) presentaron variaciones por encima del promedio nacional.

Gráfico 1: Variación trimestral del ICTIP, según grupos de costos
Total, nacional
Segundo trimestre 2025



Fuente: DANE ICTIP

Variación y contribución trimestral por grupos de costos

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2025, el ICTIP presentó una variación trimestral de -0,07%, en comparación con el primer trimestre (enero-marzo) de 2025. El grupo Costos fijos (-1,22%) registró la única variación por debajo del promedio nacional. Por otra parte, Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,59%), Peajes y uso de terminales (0,57%), Combustibles (0,55%) e Insumos (0,43%) presentaron variaciones por encima del promedio nacional.

Tabla 1. ICTIP Variación trimestral según grupos de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2024 – 2025

Grupo de costos	Peso %	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos porcentuales	2024 Variación %	2024 Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	0,55	0,16	1,19	0,33
Insumos	8,78	0,43	0,04	-0,29	-0,03
Costos fijos	32,99	-1,22	-0,43	-0,20	-0,07
Peajes y uso de terminales	20,39	0,57	0,12	0,00	0,00
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	0,59	0,04	0,10	0,01
Total	100,00	-0,07	-0,07	0,24	0,24

Fuente: DANE ICTIP

El único aporte negativo a la variación trimestral del ICTIP (-0,07%), se registró en el grupo de Costos fijos, el cual restó 0,43 puntos porcentuales.

Variación y contribución trimestral por clases de costos

Por clases de costos, al comparar el segundo trimestre (abril-junio) de 2025 con el primer trimestre (enero-marzo) de 2025, los principales aportes negativos a la variación trimestral fueron: Costo del vehículo y su apalancamiento (-4,26%), Seguros (-0,89%), Partes y piezas utilizadas en el embrague (-0,90%), Llantas ubicadas en la dirección (-0,15%) y Llantas ubicadas en la tracción (-0,13%).

Tabla 2. ICTIP Variación y contribución trimestral según las principales clases de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2025

Clases de Costos	Variación Trimestral (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Costo del vehículo y su apalancamiento	-4.26	-0.43
Seguros	-0.89	-0.03
Partes y piezas utilizadas en el embrague	-0.90	0.00
Llantas ubicadas en la dirección	-0.15	0.00
Llantas ubicadas en la tracción	-0.13	0.00
Partes y piezas utilizadas en los rodamientos y retenedores	-0.74	0.00
Partes y piezas utilizadas en el diferencial	-0.27	0.00
Impuestos y revisiones	-0.02	0.00
Uso de terminales	0.00	0.00
Partes y piezas utilizadas en la caja de velocidades	0.18	0.00

Fuente: DANE, ICTIP

2.1.12 RESULTADOS AÑO CORRIDO

Variación y contribución anual por grupos de costos

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2025 en comparación al último trimestre de 2024 (octubre-diciembre), el ICTIP presentó una variación año corrido de 4,35%. Los grupos Peajes y uso de terminales (7,36%) y Costos fijos (4,96%) presentaron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (3,80%), Combustibles (2,50%) e Insumos (1,42%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 3. ICTIP Variación y contribución año corrido según grupos de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2024 – 2025

Grupo de costos	Peso %	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos porcentuales	2024 Variación %	2024 Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	2,50	0,73	2,81	0,80
Insumos	8,78	1,42	0,13	0,00	0,00
Costos fijos	32,99	4,96	1,70	6,31	2,21
Peajes y uso de terminales	20,39	7,36	1,54	12,43	2,46
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	3,80	0,25	1,89	0,13
Total	100,00	4,35	4,35	5,60	5,60

Fuente: DANE, ICTIP

El mayor aporte a la variación anual del ICTIP (4,35%) se registró en el grupo de Costos fijos, el cual aportó 1,70 puntos porcentuales.

Variación y contribución anual por clases de costos

Por clases de costos, al comparar el segundo trimestre (abril-junio) de 2025 con el último trimestre (octubre-diciembre) de 2024, los principales aportes positivos a la variación año corrido fueron: Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (11,05%), Peajes (8,77%), Combustibles (2,50%) y Uso de terminales (5,41%).

Tabla 4. ICTIP Variación y contribución año corrido según principales clases de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2025

Clases de Costos	Variación Año corrido (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	11,05	2,23
Peajes	8,77	1,07
Combustibles	2,50	0,73
Uso de terminales	5,41	0,48
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	8,96	0,12
Seguros	3,72	0,11
Servicios de estación	4,20	0,06
Filtros	1,99	0,02
Lubricantes	0,87	0,02
Impuestos y revisiones	5,56	0,02

Fuente: DANE, ICTIP

2.2 CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR:

Gremios y Asociaciones del Sector Dentro de las entidades que agremian a las empresas de servicio de transporte terrestre a nivel nacional se encuentran las siguientes:

- ACOLTES – ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL
- ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SERVICIO ESPECIAL DE SANTANDER – ATESA
- ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO – ASONALTET
- CORPOESPECIAL
- CONALTRAES
- CORPORACIÓN DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA – COTRANSCOLOMBIA
- FOXTOURS
- GRUPO ALIANZA
- CONFESPECIAL
- SINDINAL
- FENALTRAES
- ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA – ASOTRANSDAR
- GREMIAL DEL SUR DE COLOMBIA
- ASOCIACIÓN RISARALDENSE DE TRANSPORTADORES DEL SERVICIO ESPECIAL
- GREMIO NACIONAL EMPRESARIAL DE TRANSPORTE GENTE.

2.3 ASPECTO TÉCNICO:

Teniendo en cuenta el objeto del proceso de contratación, las personas naturales, jurídicas o empresas transportadoras que pretendan prestar el servicio de transporte escolar deberán cumplir con los requerimientos establecidos en el Decreto 348 de 2015 y 048 de 2013 y Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

2.4. GENERALIDADES:

2.6.1 OBJETO: "PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE BOAVITA – BOYACÁ DURANTE LO QUE RESTA DEL CALENDARIO ACADÉMICO 2025, EN CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA ESTRATÉGICO EDUCACIÓN DE LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO 2024-2027 UNIDOS POR EL DESARROLLO DE BOAVITA".

2.4.2 CODIFICACIÓN: Estos servicios están identificados con los siguientes códigos UNSPSC:

	CÓDIGO UNSPSC	DESCRIPCIÓN
GRUPO	78	Servicios
SEGMENTO	78	Servicio de transporte, almacenaje y correo
FAMILIA	11	Transporte de pasajeros.
CLASES	18	Transporte de pasajeros por carretera.
PRODUCTO	78111802	Servicios De Buses Con Horarios Programados.

2.4.3 CANTIDADES Y PRECIOS UNITARIOS SEGÚN PRECIOS DE REFERENCIA.

COTIZACIONES	NOMBRE	N° DE IDENTIFICACIÓN	VERIFICACIÓN RÚES CUMPLE / NO CUMPLE	CUMPLE / NO CUMPLE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REQUERIDAS
COTIZACIÓN 1	LINEAS TRANVIA SAS	NIT 826.002.895-0	ACTIVIDAD ACORDE	COTIZACIÓN COMPLETA Y ACORDE
COTIZACIÓN 2	SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL LOS CERROS SAS	NIT: 901053876-0	ACTIVIDAD ACORDE	COTIZACIÓN COMPLETA Y ACORDE
COTIZACION 3	TRANSPORTES DEL TUNDAMA SA	NIT: 891855571-6	ACTIVIDAD ACORDE	COTIZACIÓN COMPLETA Y ACORDE

PRECIOS DE REFERENCIA PROCESO DE SELECCIÓN 2025								
RUTAS	DESCRIPCIÓN DE LA RUTA	TRAYECTOS	ALUMNOS (ESTIMADOS)	DÍAS	KM	TIPO DE CARRETERA	VALOR DIA	VALOR TOTAL
1	SAUZAL - BOAVITA	IDA Y REGRESO	27	38	42,38	DESTAPADA	$ 417.958,00	$ 15.882.404,00

2	CHULAVITA - BOAVITA	IDA Y REGRESO	28	38	32	DESTAPADA	$ 402.741,00	$ 15.304.158,00
3	LAS PALMAS-ESPIGÓN - BOAVITA	IDA Y REGRESO	16	38	26,4	DESTAPADA	$ 372.355,00	$ 14.149.490,00
4	PUENTE PINZÓN - BOAVITA	IDA Y REGRESO	25	38	28,2	PAVIMENTADO	$ 335.805,00	$ 12.760.590,00
5	TUNAL-SAN FRANCISCO - BOAVITA	IDA Y REGRESO	28	38	39,16	DESTAPADA	$ 425.592,00	$ 16.172.496,00
6	CHULAVITA –SAN FRANCISCO	IDA Y REGRESO	21	38	19	DESTAPADA	$ 357.138,00	$ 13.571.244,00
7	CABRERITA – GUAMITO - BOAVITA	IDA Y REGRESO	15	38	29,86	PLACA HUELLA	$ 379.940,00	$ 14.437.720,00
8	TOBARIA -CUÁLATA-CARRISAL - TUNAL SAN FRANCISCO	IDA Y REGRESO	10	38	26	DESTAPADA	$ 364.723,00	$ 13.859.474,00
9	SACACHOVA-BOAVITA	IDA Y REGRESO	26	38	19	DESTAPADA	$ 296.270,00	$ 11.258.260,00
							VALOR TOTAL	$ 127.395.836,00

VALOR TOTAL DEL PRESUPUESTO DEL PROCESO DE SELECCIÓN: **CIENTO VEINTISIETE MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y SEIS PESOS ML/CTE ($127.395.836,00) ML/CTE**

2.4.4 AUTORIZACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS REQUERIDAS PARA LA EJECUCIÓN.

Para la ejecución del contrato se requiere que el oferente posea el Acto Administrativo de habilitación expedido por la autoridad competente para la prestación del **Servicio de Transporte Publico Especial**, con vehículos apropiados para el desarrollo del objeto del contrato, y contando con las normas de seguridad y licencias necesarias compatibles con la naturaleza del objeto del contrato

Para la ejecución del contrato se requiere que el oferente cuente con las normas de seguridad y licencias necesarias compatibles con la naturaleza del objeto del contrato y de igual manera contar con las respectivas licencias de tránsito de los automotores y seguros obligatorios y todo riesgo, aplicables al servicio público especial de transporte escolar.

2.4.5 EQUIPO:

El Municipio requiere para la prestación del servicio de transporte, los tipos de vehículos que se indican a continuación. VEHÍCULOS: TIPO BUS, BUSETA, los cuales deben encontrarse dentro del tiempo de uso permitidos en el Artículo 1° del Decreto 478 de 2021 que modifica el artículo 2.2.1.6.2.2. Del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Los vehículos deberán contar con capacidad suficiente para el transporte de los estudiantes asignados para cada ruta, que igualmente la capacidad tenga estrecha relación con la tarjeta de operación. No obstante, el Municipio podrá realizar cambios en cualquier sentido, es decir, en la cantidad, desplazamientos y tipo de vehículos, de acuerdo a la necesidad y cubrimiento del servicio.

2.4.6. MARCO REGULATORIO DEL MERCADO

De acuerdo a la descripción del objeto el contrato consagrado en el Estudio previo y conforme a las normas regulatorias del mercado colombiano se concluye que el presente objeto del contrato está sujeto a los precios del mercado regional.

De igual forma el precio del objeto contractual posee una regulación en cuanto a ciertos impuestos nacionales y tributos que debe asumir el contratista vendedor consagrados por vía de estatuto tributario, los cuales inciden directamente en el precio del objeto del contrato, estos tributos que deberá asumir el contratista serán:

RETENCIÓN EN LA FUENTE:	Ver tabla ESTABLECIDA POR LA DIAN
IVA	Ver tabla ESTABLECIDA POR LA DIAN
ESTAMPILLA PRO – CULTURA:	2.0%
ESTAMPILLA ADULTO MAYOR	4.0%
ESTAMPILLA PRO-DEPORTES	2.5%
RETEICA	Según la actividad que corresponda a la persona jurídica y/o natural

2.4.7 TRATADOS INTERNACIONALES

Con relación a los umbrales, La contratación objeto del presente estudio previo se encuentra en virtud de lo previsto en el (Artículo 2.2.1.2.4.1.3. Decreto 1082 de 2015), La contratación Pública, no solamente se encuentra sujeta al estatuto general, sino también a las obligaciones de carácter internacional derivadas de los Acuerdos comerciales internacionales, cuyo objetivo es brindar a las empresas procedimientos transparentes y no discriminados en los procesos de contratación de las entidades públicas.

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE CANADÁ Y COLOMBIA

NIVELES	2024-2025 COL$
Central bienes y servicios	435.580.321
Central servicios construcción	28.630.713.796
Sub-Central bienes y servicios	N/A
Sub-Central servicios construcción	N/A
Otras entidades bienes y servicios	2.177.910.121
Otras entidades servicios construcción	69.696.573.433

Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 14 Contratación Pública

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE

NIVELES	2024-2025 COL$
Central bienes y servicios	746.344.157
Central servicios construcción	28.705.544.496
Sub-Central bienes y servicios	1.148.221.780
Sub-Central servicios construcción	28.705.544.496
Otras entidades bienes y servicios	1.148.221.780
Otras entidades servicios construcción	28.705.544.496

*** Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Anexo XII, Sección A. Colombia. Subsección 7, Notas Generales. numeral 3. Título VI Contratación Pública**

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE ESTADOS UNIDOS Y COLOMBIA

NIVELES	2024 - 2025 COL$
Central bienes y servicios	436.349.451
Central servicios de construcción	28.617.834.543
Sub-central bienes y servicios	2.030.722.904
Sub-central servicios de construcción	28.617.834.543
Otras entidades bienes y servicios (Lista A)	1.066.556.147
Otras entidades bienes y servicios (Lista B)	2.290.962.604
Otras entidades servicios de construcción	28.617.834.543

*** Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 9 Contratación Pública, Anexo 9.1, Sección I: Fórmula de Ajuste de los Umbrales**

UMBRAL PYMES 2024-2025	
US$	125.000
COP$	532.338.092

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE CHILE Y COLOMBIA

NIVELES	2024-2025 COL$
Central bienes y servicios	287.055.445
Central servicios construcción	28.705.544.496
Sub-Central bienes y servicios	1.148.221.780
Sub-Central servicios construcción	28.705.544.496
Otras entidades bienes y servicios	1.263.043.958
Otras entidades servicios construcción	28.705.544.496

* Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 13: contratación pública. Sección H: Expresión de los Umbrales en Moneda Nacional.

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COSTA RICA Y COLOMBIA

NIVELES	2024-2025 COL$
Central bienes y servicios	436.349.451
Central servicios construcción	28.617.834.543
Sub-Central bienes y servicios	2.030.722.904
Sub-Central servicios construcción	28.617.834.543
Otras entidades bienes y servicios (Lista A)	1.066.556.147
Otras entidades bienes y servicios (Lista B)	2.290.962.604
Otras entidades servicios construcción	28.617.834.543

* Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 10: Contratación pública. Anexo 10-A en su Sección H: Fórmula de ajuste de umbrales

ACUERDO MARCO DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO 2024- 2025

	Sección A Entidades de Nivel Central	Sección B Entidades del Nivel Subcentral	Sección C Otras Entidades Cubiertas
Chile	**Bienes y servicios** $286.754.038 COP **Servicios de construcción** $28.675.403.847 COP	**Bienes y servicios** $1.147.016.154 COP **Servicios de construcción** $28.675.403.847 COP	**Bienes y servicios** $1.261.717.769 COP **Servicios de construcción** $28.675.403.847 COP
México	**Bienes y servicios** $286.754.038 COP **Servicios de construcción** $44.095.402.983 COP	**N/A**	**Bienes y servicios** $1.695.973.592 COP **Servicios de construcción** $54.273.800.003 COP
Perú	**Bienes y servicios** $544.832.673 COP **Servicios de construcción** $28.675.403.847 COP	**Bienes y servicios** $1.147.016.154 COP **Servicios de construcción** $28.675.403.847 COP	**Bienes y servicios** $1.261.717.769 COP **Servicios de construcción** $28.675.403.847 COP

*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 8: Contratación Pública. Sección I: Valor de los Umbrale

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COREA Y COLOMBIA

NIVELES	2024-2025 COL$
Central bienes y servicios	401.000.000
Central servicios construcción	28.670.000.000
Sub-Central bienes y servicios	1.147.000.000
Sub-Central servicios construcción	86.020.000.000
Otras entidades bienes y servicios	2.294.000.000
Otras entidades servicios construcción	86.020.000.000

* Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 14: Contratación Pública. En el Anexo 14-A en su Sección J: Fórmula de ajuste de umbrales.

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y COLOMBIA

NIVELES	2024-2025 COL$
Central bienes y servicios	391.900.299
Central servicios construcción	50.947.068.122
Sub-Central bienes y servicios	N/A
Sub-Central servicios construcción	N/A
Otras entidades bienes y servicios	1.959.496.615
Otras entidades servicios construcción	62.707.009.617

*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Anexo 6, articulo 15-02

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y COLOMBIA

NIVELES	2024-2025 COL$
Central bienes y servicios	696.380.112
Central servicios construcción	26.783.850.461
Sub-Central bienes y servicios	1.071.354.018
Sub-Central servicios construcción	26.783.850.461
Otras entidades bienes y servicios	1.178.489.420
Otras entidades servicios construcción	26.783.850.461

*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Anexo XII, Sección A. Colombia. Subsección 7, Notas Generales. numeral 3. Título VI Contratación Pública

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE ISRAEL Y COLOMBIA

	Sección A Entidades de Nivel Central	Sección B Entidades del Nivel Subcentral	Sección C Otras Entidades Cubiertas
Bienes	Umbral: 130.000 DEG	Umbral: 250.000 DEG	Umbral: 355.000 DEG
Servicios	Umbral: 130.000 DEG	Umbral: 250.000 DEG	Umbral: 355.000 DEG
Servicios de construcción	Umbral: 5.000.000 DEG	Umbral: 5.000.000 DEG	Umbral: 5.000.000 DEG

Fórmula de conversión de umbrales: Las entidades cubiertas por el Acuerdo Comercial vigente con Israel establecerán el valor en pesos colombianos de los umbrales contenidos en las Secciones A, B y C usando la TRM del día anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria del respectivo proceso de compra.

Para el caso de los umbrales aplicables al Acuerdo Comercial con Israel, la OALI,

"recomienda que las entidades cubiertas por el Acuerdo Comercial vigente con Israel establezcan el valor en pesos colombianos de los umbrales contenidos en las Secciones A, B y C usando la TRM del día anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria del respectivo proceso de compra". Entonces:

Valor en pesos del umbral = Valor umbral en DEG x TRM del día anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria x Valor del DEG (USD por DEG)

Así, por ejemplo, en caso de una contratación de bienes realizada por un Ministerio (esto es, una entidad del nivel central a la cual aplicaría la Sección A del Acuerdo), el ejercicio a realizar sería el siguiente, asumiendo que el aviso de convocatoria se publique el 24 de marzo de 2022:

Valor en pesos del umbral = 130.000 DEG x 3.765,67 (TRM del Banco del 23 de marzo) x 1,37855 USD por DEG (dato del Banco del 23 de marzo de 2022)

= 674'851.369,205 pesos colombianos"

Nota 1: La información contenida en este documento fue elaborada por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo — MINCIT y la Agencia Nacional de Contratación Pública — Colombia Compra Eficiente la pública por su importancia para las entidades públicas y los participantes en la contratación.

Nota 2: Según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo — MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2024 hasta el 31 de diciembre de Nota 1: La información contenida en este documento fue elaborada por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente la pública por su importancia para las entidades públicas y los participantes en la contratación.

Nota 3: Según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2024 hasta el 31 de diciembre de 2025, para los Acuerdos Comerciales suscritos con: (i) Canadá, (ii) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, (iii) Estados Unidos, (iv) Chile, (v) Costa Rica, (vi) Alianza del Pacífico y(vii) Corea. Nota 3: Según el MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2023 hasta el 31 de diciembre de 2024, para los Acuerdos Comerciales suscritos con: (i) México, (ii) países EFTA, (iii) países de la Unión Europea.

Nota 4: El Acuerdo Comercial entre Colombia y los países del Triángulo Norte de Centroamérica (El Salvador, Guatemala y Honduras) no se incluye en el presente documento dado que no se establecieron umbrales para su aplicabilidad.

Nota 5: En cuanto al acuerdo comercial vigente con Israel los umbrales establecidos en DEG se calcularán y convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa del Mercado (TRM) del Banco de la República de Colombia del día anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria del respectivo proceso de compra.

Nota 6: En todo caso, se recuerda que las entidades estatales tienen la obligación de identificar los Acuerdos Comerciales aplicables a sus Procesos de Contratación, aplicando el estándar previsto en el Manual para el manejo de los acuerdos comerciales que puede consultar en el siguiente link: https://www.colombiacompra.gov.co/compradores/acuerdoscomerciales-y-trato-nacional-por-reciprocidad

Nota 7: Sin perjuicio de las particulares de la cobertura dispuesta por cada Acuerdo Comercial, por regla general, las entidades del nivel central corresponden a las entidades del sector nacional y las entidades del nivel subcentral corresponden a las entidades del sector territorial. En todo caso, se recuerda que las entidades estatales tienen la obligación de identificar los Acuerdos Comerciales aplicables a sus procesos de contratación.

Nota 8: De conformidad con lo previsto en el artículo 5 del Decreto 1860 de 2021, que modifica el artículo 2.2.1.2.4.2.2. del Decreto 1082 de 2015, y el anexo 4 del manual para el manejo de los acuerdos comerciales en Procesos de Contratación, las convocatorias limitadas a MiPymes se encuentran excluidas de la aplicación de los acuerdos comerciales. El umbral para la limitación de MiPymes será el previsto por la norma equivalente a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000).

Esta exclusión sólo es aplicable en los casos en que la Entidad Estatal verifica las condiciones previstas en el respectivo Acuerdo comercial y en el artículo 2.2.1.2.4.2.2. del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 5 del Decreto 1860 de 2021, para que una convocatoria sea limitada a Mipyme. Así, esta excepción no puede ser utilizada para excluir la cobertura del Acuerdo Comercial en el aviso de convocatoria; los estudios y documentos previos o el borrador del pliego de condiciones.

3. ESTUDIO DE LA OFERTA

Con el fin de identificar los proveedores en el mercado que pueden proveer los bienes, obras o servicios a contratar en el presente proceso de selección, así como sus principales características, evitar posibles riesgos de colusión y también poder establecer el poder de negociación de los proveedores, el cual está relacionado con el número de competidores presentes en el mercado y las participaciones de cada uno dentro de la contratación pública, el municipio ha hecho uso de la información contenida en la HERRAMIENTAS DE VISUALIZACIÓN PARA EL ANÁLISIS DE LA DEMANDA Y LA OFERTA modelo de abastecimiento estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente de la oferta arrojando los siguientes resultados:

PROVEEDORES

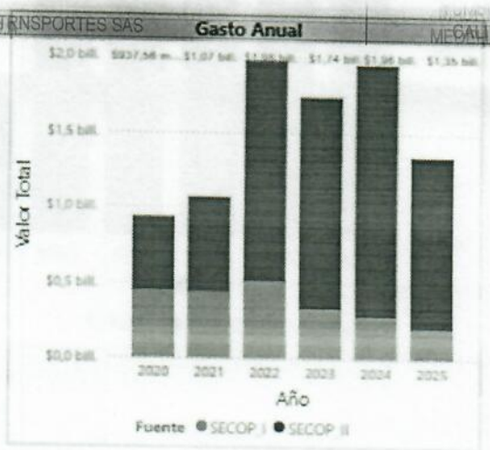
El Municipio de Boavita con el fin de garantizar la no existencia de colusión[3] dentro del presente proceso de selección ha hecho uso de las diferentes herramientas consultivas en especial el Portal de Información Empresaria - PIE de la Súper Intendencia de sociedades y las bases de datos de las Cámaras de Comercio, con el fin de identificar los proveedores en el mercado del

[3] En el Estatuto Anticorrupción, Ley 1474 de 2011 definido como acuerdos restrictivos de la competencia en el artículo 27, donde se castiga este tipo de prácticas que minan la libre competencia, esta conducta se tipifica cuando se altera ilícitamente los procesos de licitación pública).

bien, obra o servicio, así como sus principales características sin importar el tamaño empresarial, el cual está relacionado con el número de posibles competidores presentes en el mercado regional y las participaciones de cada uno en el mercado.

NIT	RAZON SOCIAL	CIUDAD DOMICILIO	CIIU	MACROSECTOR
900099310	GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SA	CALI	H4921	SERVICIOS
900496469	COLOMBIANA DE SERVICIOS LOGISTICOS S.A.S	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
900496451	SERCOMLOG SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
900100778	EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO ETM SA	CALI	H4921	SERVICIOS
800105213	TTRACTOCARGA LTDA	MADRID	H4923	SERVICIOS
900208503	VIAS Y EXPLANACIONES S.A.	MEDELLIN	H4923	SERVICIOS
860005108	EXPRESO BOLIVARIANO S.A. ENEJECUCION	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
891702598	SERVICIOS TECNICOS BANANEROS S.A.	SANTA MARTA	H4923	SERVICIOS
805025780	UNION METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES SA UNIMETRO SA	CALI	H4921	SERVICIOS
900277743	SERVI OIL DTC S.A.S.	MEDELLIN	H4923	SERVICIOS
814003209	INVERSIONES PASTO SAS	PASTO	H4923	SERVICIOS
900366070	TRANSPORTES MAQUEHUA COLOMBIA SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
890103161	TRANSPORTES SANCHEZ POLO SA	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
802021369	GRUPO EMPRESARIAL METRO-CARIBE S.A. G.E. EN REORGANIZACION	BARRANQUILLA	H4921	SERVICIOS
900906634	LOGISTICA DE CARGA ESPECIALIZADA MULTIMODAL SAS	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
900323257	JAMAQ S.A.S	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
800001845	SERPET JR & CIA SAS	YOPAL	H4923	SERVICIOS
802009482	LOGISTICA DE DISTRIBUCION SANCHEZ POLO SA	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
817002585	ZAFRAS SA	PALMIRA	H4923	SERVICIOS
822006605	OPERA TRANSPORTE Y LOGISTICA INTEGRAL SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
900488509	PETROLIQUIDOS S.A.S	SABANETA	H4923	SERVICIOS
802016387	RATTAN HOLDING S.A.	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
901047848	ASFALCARGO S.A.S	YUMBO	H4923	SERVICIOS
900499620	VOLMAK SUMITRANSPORTES SAS	YUMBO	H4923	SERVICIOS
860062719	ANGELCOM S.A.S.	BARRANQUILLA	H4921	SERVICIOS
810006450	INVERSIONES PAYSANDU SAS	MANIZALES	H4923	SERVICIOS
800029156	PALMIRA SA	YUMBO	H4921	SERVICIOS
900422419	COMPAÑIA INTEGRAL DE TRNSPORTES SAS	CALI	H4923	SERVICIOS
830057762	AMERICAN LOGISTC DE COLOMBIA SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
830500354	GRUPO EMPRESARIAL ALIANZA T SA	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
900569226	EASY CAR LOGISTICA SAS	UBATE	H4923	SERVICIOS
830507387	METROLINEA S.A. EN ACUERDO DE REESTRUCUTRACION	BUCARAMANGA	H4921	SERVICIOS
900470772	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
805013141	SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS FREDDY DELGADO SAS	CALI	H4921	SERVICIOS
801004063	TRANSCARTER SAS	ARMENIA	H4923	SERVICIOS
900757722	OPERADORA DE TRANSPORTE DEL OTUN S.A.S.	DOS QUEBRADAS	H4921	SERVICIOS
900812184	CARMINER S.A.S.	MEDELLIN	H4923	SERVICIOS
900495568	TCC LOGISTICA INTEGRAL SAS	MEDELLIN	H4923	SERVICIOS
901080539	LOGISTICA MULTIMODAL ESPECIALIZADA - LME SAS	FLORIDABLANCA	H4923	SERVICIOS
900009507	RTA PUNTO TAXI SAS	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
805021657	MOVITRANS SAS EN REORGANIZACION	YUMBO	H4923	SERVICIOS
830008524	BLU LOGISTICS COLOMBIA SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
900394791	MASIVO CAPITAL SAS EN REORGANIZACION	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
900453688	RECAUDO BOGOTA SAS	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
900364615	ORGANIZACION SUMA SAS EN REORGANIZACION	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS

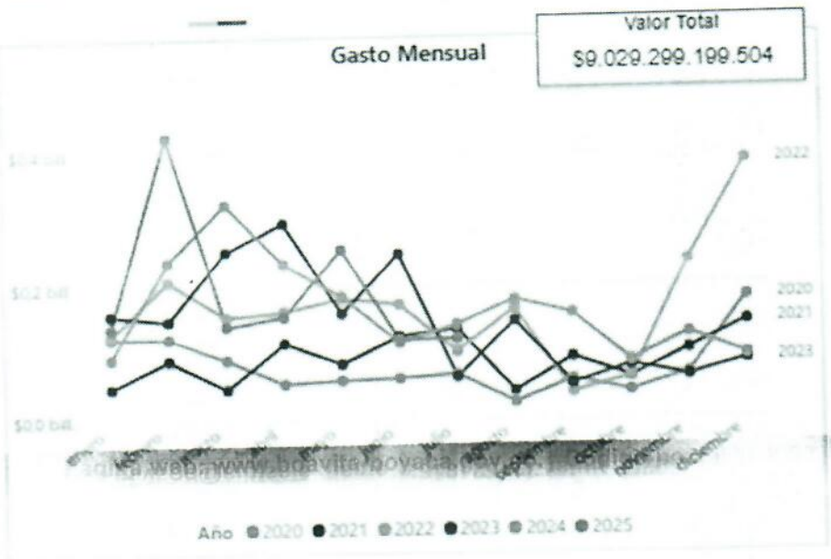
GASTO ANUAL POR FAMILIA SEGÚN CÓDIGO UNSPSC (OTRAS ENTIDADES)



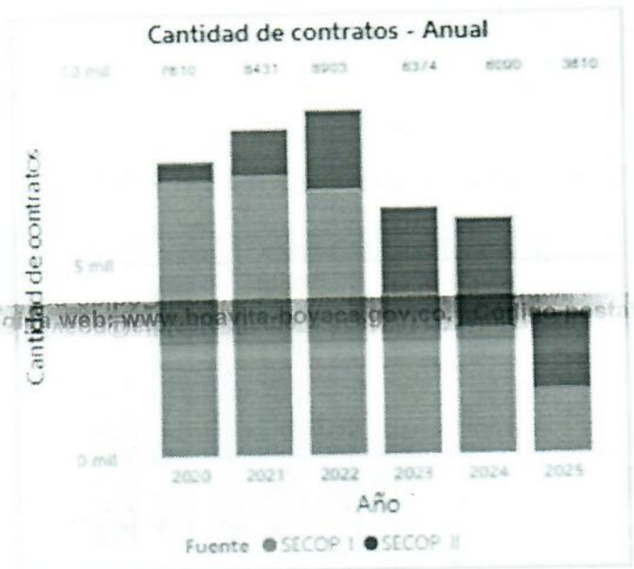
CANTIDAD DE CONTRATOS TOTAL ENTIDADES SIMILARES DEL DEPARTAMENTO

Valor Contratación	Número de Proveedores	Número de Contratos
$9,03 bill.	11.61 mil	41,02 mil

GASTO MENSUAL POR FAMILIA SEGÚN CÓDIGO UNSPSC (OTRAS ENTIDADES)



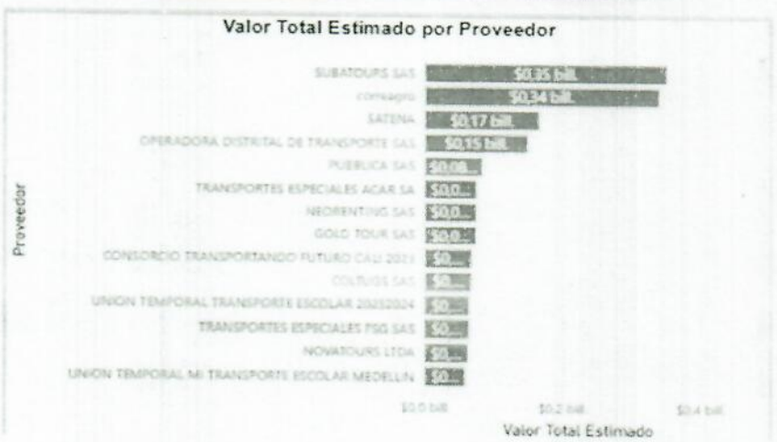
CONTRATACIONES POR FAMILIA SEGÚN CÓDIGO UNSPSC (SEGÚN PLATAFORMA USADA)



VALOR ESTIMADO POR PROVEEDORES SELECCIONADOS

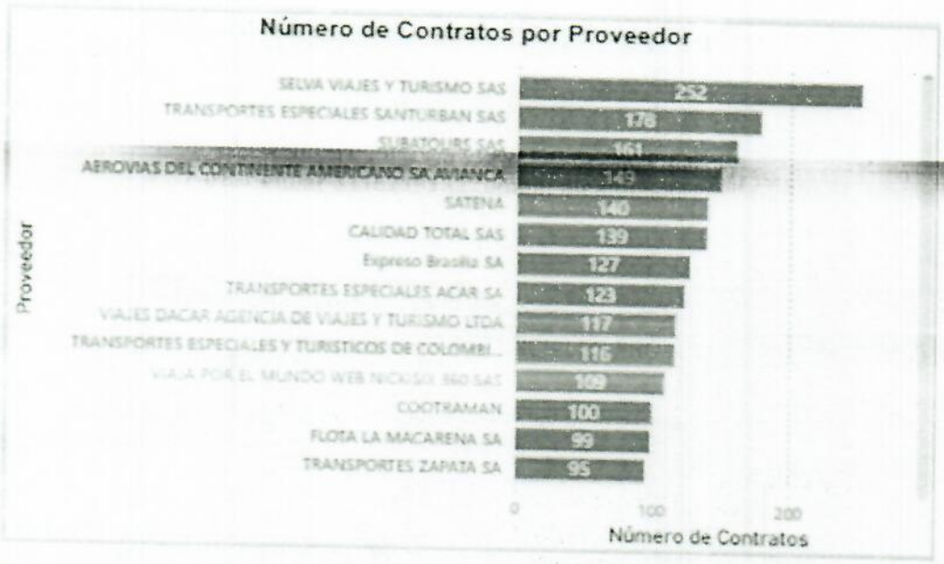
Prov_nombre	Valor Total Estimado	Numero de Contratos
SUBATOURS SAS	$350.701.897.891	161
corneagro	$339.562.207.990	20
SATENA	$165.567.720.854	140
OPERADORA DISTRITAL DE TRANSPORTE SAS	$148.800.000.001	2
PUBBLICA SAS	$83.006.345.117	28
TRANSPORTES ESPECIALES ACAR SA	$74.243.218.894	123
NEORENTING SAS	$74.032.806.734	9
GOLD TOUR SAS	$73.589.984.100	73
CONSORCIO TRANSPORTANDO FUTURO CALI 2023	$66.804.352.554	1
COLTUGS SAS	$66.713.891.397	1
UNION TEMPORAL TRANSPORTE ESCOLAR 20232024	$63.343.147.602	1
TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	$63.165.074.487	20
NOVATOURS LTDA	$61.541.673.399	42
UNION TEMPORAL MI TRANSPORTE ESCOLAR MEDELLIN	$57.827.177.439	1
VIAJES TOUR COLOMBIA	$56.959.673.018	9
GEOCAPITAL SA	$56.590.372.358	2
TRANSPORTES RELATURG	$55.881.214.082	14
JC TOURS	$55.184.636.510	31
UNION TEMPORAL TRANSPORTE ESCOLAR 20242025	$50.418.000.000	1
CONSORCIO NUEVO AMANECER	$49.722.169.180	1
UT ALEEWAA ANOUTA 2026	$49.629.292.205	1
JOSE MANUEL RESTREPO ABONDANO	$49.446.915.715	1
CONSORCIO UNIDOS 24	$48.148.195.108	1
UNION TEMPORAL ESCOLAR CALI 2022	$46.724.420.120	1
UNION TEMPORAL ICBF 2024	$46.563.109.511	2
CONSORCIO TRANSPORTES ESCOLARES CALI 2024	$46.135.532.190	1
SOCIEDAD DE TELEVISIÓN DE CALDAS QUINDÍO Y RISARALDA LTDA	$45.738.632.909	3
UNION TEMPORAL TRANSPORTE ESCOLAR ARAUCA 2023	$40.718.014.005	1
UNP	$39.581.390.311	15
HELISTAR SAS	$39.069.159.505	3
MIGUEL QUIJANO Y COMPAÑIA SA	$38.601.661.553	27
UNIO TEMPORAL ALEEWAA ANOUTA	$37.600.922.630	1
UNION TEMPORAL DESTINO ESCOLAR	$37.350.000.000	1
RENTING COLOMBIA SAS	$36.697.550.817	35
UT POR EL DEPORTE 2022	$35.849.422.438	1
CONSORCIOTRANSCAMINONUEVOS	$35.293.024.926	1
UNION TEMPORAL TRANSPORTES CORPORACION 2023	$35.094.318.739	1
EQUIRENT SA	$34.657.020.066	2
UNION TEMPORAL ESCOLAR 2025	$33.071.750.824	1
JC VECTOR RENTAL CAR SAS	$32.776.932.564	11
CONSORCIO FUERZA OPERATIVA DTB2023	$31.480.707.938	1
UT ICBF TRANSPORTES 2024	$31.465.105.827	1
UNIÓN TEMPORAL ALIADOS TF	$30.767.212.616	1
UNIÓN TEMPORAL SECRETARÍA 4E	$30.294.305.000	4
SKYCABLE SAS	$30.291.332.742	1
NEORENT	$30.078.495.813	3
LOGISTICA Y GESTION DE NEGOCIOS	$29.080.990.335	47
ESCOTURS SAS	$28.772.010.703	10
UNION TEMPORAL COSTA CARIBE	$27.696.988.932	1

VALOR TOTAL ESTIMADO POR PROVEEDOR



VALOR TOTAL ESTIMADO POR PROVEEDOR

NUMERO DE CONTRATOS POR PROVEEDOR



VALOR CONTRATADO POR MODALIDAD DE CONTRATACIÓN

Entidad	Valor Total Estimado	Número de Contratos
UNP	$404.336.832.281	57
ICBF SEDE NACIONAL	$324.452.265.094	15
DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA TECNOLOGIA E INNOVACION DE MEDELLIN	$322.941.179.848	37
SECRETARIA DE EDUCACION DEL DISTRITO	$319.223.401.684	49
SECRETARIA DE EDUCACION DE CALI	$281.031.543.784	24
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN NIVEL CENTRAL	$226.854.855.690	6
TRANSMILENIO SA	$225.744.074.087	27
DEPARTAMENTO DEL META	$206.112.899.973	53
(Secretaria Distrital de Integracion Social)	$133.100.779.244	17
MUNICIPIO DE URIBIA	$132.525.954.532	52
CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS SAS	$127.539.779.124	28
GOBERNACION DE CASANARE	$125.164.858.645	37
DEPARTAMENTO DEL ARAUCA	$124.516.744.518	16
BOGOTA DC OLEODUCTO CENTRAL SA OCENSA	$123.199.623.702	19
GOBERNACIÓN DE LA GUAJIRA	$123.154.776.239	24
DISTRITO ESPECIAL INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA	$106.792.802.299	19
VALLE DEL CAUCA METROCALI	$89.846.343.444	8
MINISTERIO DEL DEPORTE	$72.464.754.961	20
JEP	$71.358.856.299	10
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	$71.125.369.198	3
AEROCIVIL	$69.796.097.360	110
CENAC AVIACION	$67.558.742.067	5

IDENTIFICACIÓN DE LAS MIPYMES QUE PODRÍAN SER POTENCIALES PROVEEDORAS DIRECTAS O INDIRECTAS

Punto de Entrada	NIT	Razón social de la sociedad	Clasificación Industrial Internacional Uniforme Versión 4 A.C (CIIU)	Departamento de la dirección del domicilio
Pymes-Individuales	800029156	PALMIRA SA	H4921 - Transporte de pasajeros	VALLE
Pymes-Individuales	800222540	CREDITRAN SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	805002626	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LIMITADA EN REORGANIZACION	H4921 - Transporte de pasajeros	VALLE
Pymes-Individuales	826002829	andiambulanciasltda@hotmail.com	H4921 - Transporte de pasajeros	BOYACA
Pymes-Individuales	830041168	INVERSIONES BARREAL C EN C S	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.

Pymes-Individuales	830098216	DOLPHIN EXPRES SA	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	830133622	SUTAXI SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	830502328	INTERCARIBE S.A.	H4921 - Transporte de pasajeros	CORDOBA
Pymes-Individuales	830514198	INGENIERIA MARCH S.A.S.	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	890117522	TRANSPORTES ACEVEDO LIMITADA	H4921 - Transporte de pasajeros	ATLANTICO
Pymes-Individuales	890305700	INVERSIONES BELEN SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	VALLE
Pymes-Individuales	900009507	RTA PUNTO TAXI SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900049998	COMPAÑIA DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL SA	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900060024	JORGE CORZO E HIJOS & CIA S. EN C.	H4921 - Transporte de pasajeros	CESAR
Pymes-Individuales	900068323	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	VALLE
Pymes-Individuales	900108582	FREGO Y CIA S.A.S	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900155645	PARRA ARTEAGA SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	900186072	TRANSACTIVOS SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900273933	INVERCENTRO COLOMBAI SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	900304875	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOLIVAR
Pymes-Individuales	900308171	ASHER SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900312903	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900358313	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	CAQUETA
Pymes-Individuales	900364615	ORGANIZACION SUMA SAS - EN REORGANIZACION	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900379933	LAAN S.A.S	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900390928	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	SAN ANDRES Y PROVIDENCIA
Pymes-Individuales	900397171	ALCIEN SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	ANTIOQUIA
Pymes-Individuales	900422659	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900470772	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900480780	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900540251	VALMATAX SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900553274	INVERSIONES VALYRIA SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	ANTIOQUIA
Pymes-Individuales	900607894	INVESTMENT IN TRANSPORTATION SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	ATLANTICO
Pymes-Individuales	900702793	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	SANTANDER
Pymes-Individuales	900707774	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	900817050	INVERSIONES CHEJAR SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	901166801	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	901238810	INVERSIONES SALVAR SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	ANTIOQUIA
Pymes-Individuales	901242413	PARRA RAMIREZ INVERSIONES SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	901243387	INVERSIONES PARRA Y L SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	901427450	EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	H4921 - Transporte de pasajeros	ATLANTICO

Nota 1: La información en este cuadro es solo una muestra representativa y no exhaustiva, ya que existen muchas otras MiPymes en Colombia con actividades económicas relacionadas y en capacidad de proveer los bienes y servicios dentro del presente proceso de selección, sin embargo, el reporte de la Superintendencia de Sociedades solo relaciona aquellas que se encuentren dentro de figuras societarias.

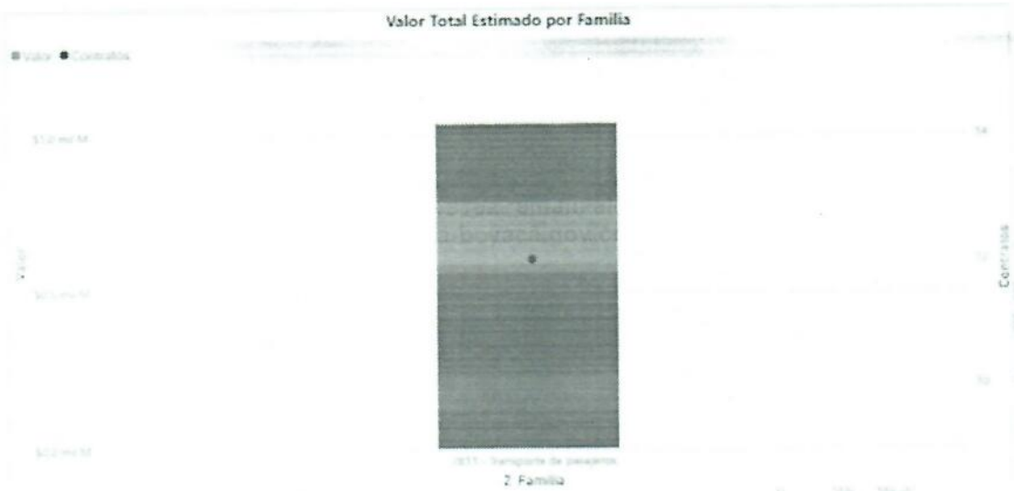
Nota 2: Lo anterior permite identificar que, si existes Mipymes que pueden ejecutar el contrato a suscribir y proveer los bienes requeridos en el presente proceso, motivo por el cual, el mismo puede ser limitado a Mipymes nacionales, departamentales, regionales o locales.

4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

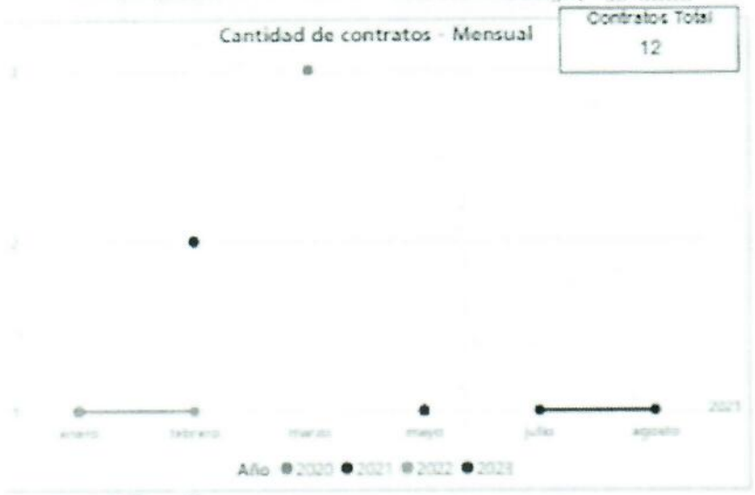
4.1 FUENTE INTERNA:

Con el fin de analizar el comportamiento de las adquisiciones anteriores que el Municipio de Boavita ha realizado con relación a los bienes, obras y/o servicios relacionados con el presente proceso contractual, ha hecho uso de la información contenida en la HERRAMIENTAS DE VISUALIZACIÓN PARA EL ANÁLISIS DE LA DEMANDA Y LA OFERTA modelo de abastecimiento estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente de la oferta arrojando los siguientes resultados:

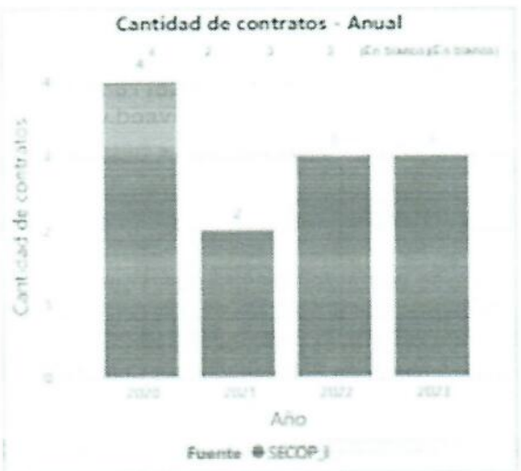
VALOR ESTIMADO DE CONTRATACIÓN POR FAMILIA SEGÚN CÓDIGO UNSPSC – ALCALDÍA DE BOAVITA



CANTIDAD DE CONTRATOS MENSUAL



CANTIDAD DE CONTRATOS ANUAL



CONTRATACIONES IGUALES O SIMILARES (POR FAMILIA) ÚLTIMOS AÑOS ALCALDÍA DE BOAVITA

Año	2020		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	4	$264.429.090	25,45%
Total	4	$264.429.090	25,45%

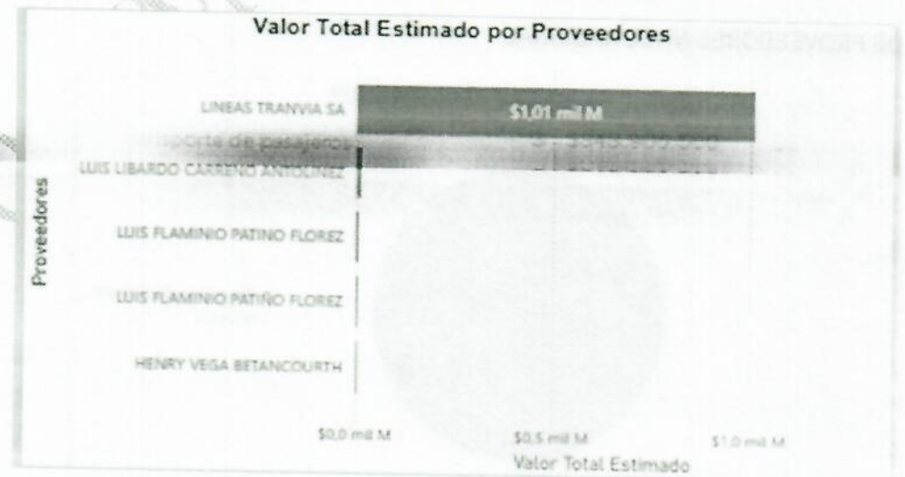
Año	2021		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	2	$149.632.000	14,40%
Total	2	$149.632.000	14,40%

Año	2022		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	3	$281.095.332	27,05%
Total	3	$281.095.332	27,05%

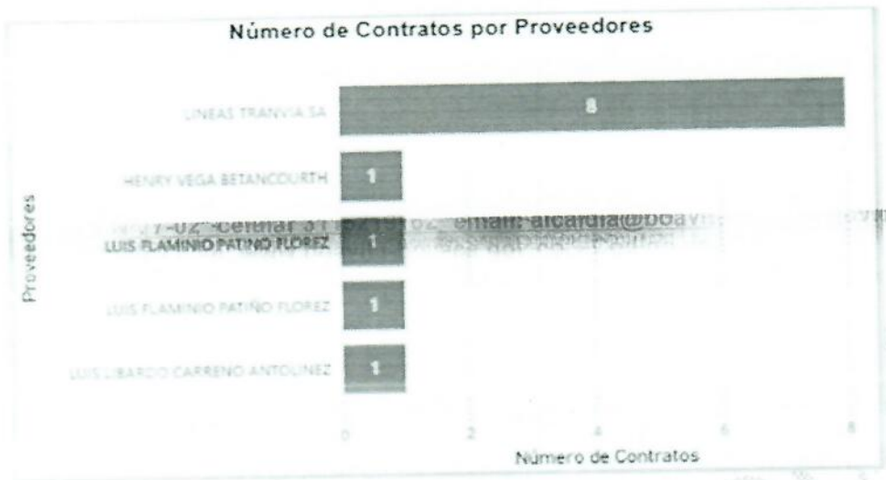
Año	2023		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	3	$343.906.500	33,10%
Total	3	$343.906.500	33,10%

Año	Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	12	$1.039.062.922	100,00%
Total	12	$1.039.062.922	100,00%

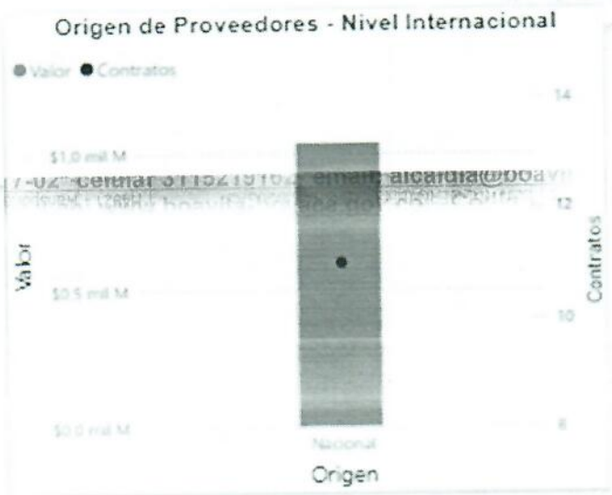
PROVEEDORES SELECCIONADOS



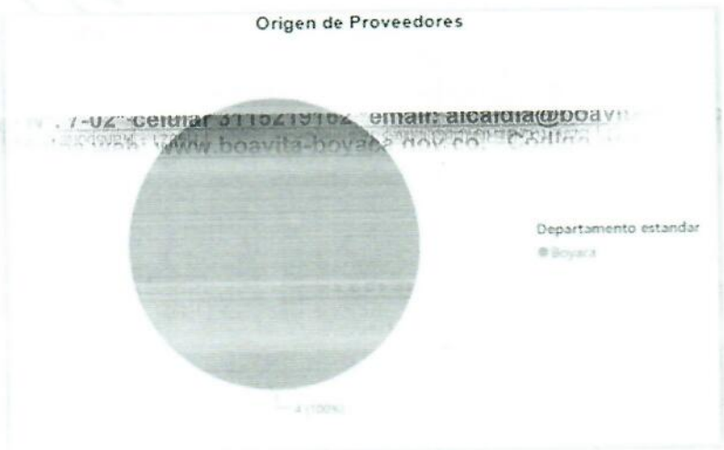
NÚMERO DE CONTRATOS POR PROVEEDORES SELECCIONADOS



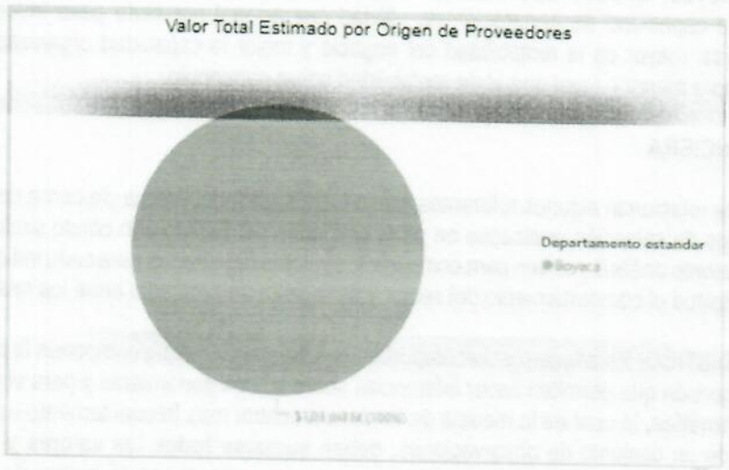
ORIGEN DE LOS PROVEEDORES NIVEL INTERNACIONAL



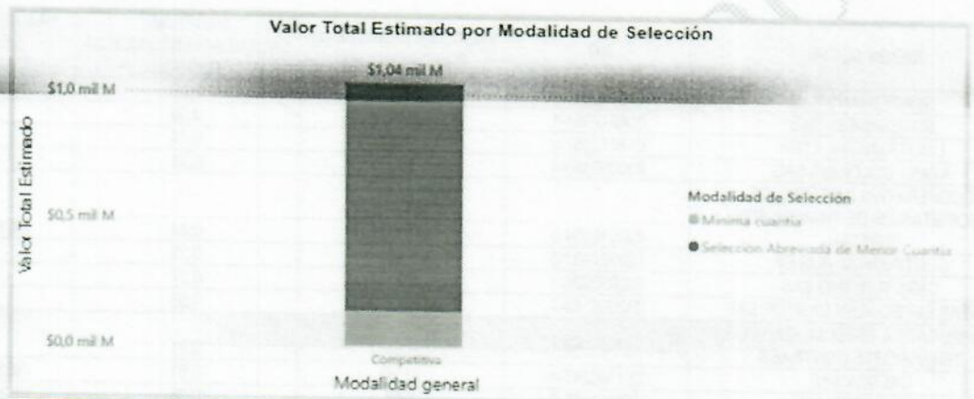
ORIGEN DE LOS PROVEEDORES NIVEL NACIONAL



VALOR TOTAL ESTIMADO POR ORIGEN DE LOS PROVEEDORES



VALOR ESTIMADO POR MODALIDAD DE SELECCIÓN



5. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

Las Entidades Estatales pueden establecer indicadores adicionales a los establecidos en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, solo en aquellos casos en que sea necesario por las características del objeto a contratar, la naturaleza o complejidad del Proceso de Contratación, para lo cual, en atención a las disposiciones del Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación M-DVRHPC-05, y en relación a la naturaleza del contrato a suscribir y de su valor, plazo y forma de pago, la Entidad Estatal pretende hacer uso de los siguientes indicadores, los cuales son adecuados respecto al objeto del Proceso de Contratación que pretende desarrollarse.

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

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

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

Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente. son adecuados respecto al objeto del Proceso de Contratación que pretende desarrollarse.

Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

5.1 CAPACIDAD FINANCIERA

En el siguiente cuadro se relacionan algunos referentes, como fuente adicional interna y/externa de información financiera, que corresponden a procesos de selección realizados en otras entidades del Estado con objeto similar (transporte especial), los cuales aportan en el presente análisis y sirven para comparar los valores registrados para cada indicador. Los mismos, permiten observar con mayor amplitud el comportamiento del sector y se registra un promedio entre los mismos.

5.1.1 ANÁLISIS ESTADÍSTICO: Para entender el comportamiento de los datos que componen la muestra, existen medidas de tendencia central y dispersión que permiten hacer inferencias sobre su comportamiento y para el presente caso se utilizara el **Promedio o media aritmética,** la cual es la medida de tendencia central más frecuentemente usada. Para calcular la media aritmética o promedio de un conjunto de observaciones, **deben sumarse todos los valores y dividir el resultado por el número total de observaciones,** para el caso concreto la muestra se realizará con 15 puntos de referencia u observaciones, así:

No.	RAZON SOCIAL	NIT	INDICE DE LIQUIDEZ (II) MAYOR O IGUAL	INDICE DE ENDEUDAMIENTO MENOR O IGUAL	RAZON DE COBERTURA DE INTERESES MAYOR O IGUAL
1	SERPETRANS SAS	900756615-9	25,06	0,06	3,90
2	BUSEXPRESS SAS	806012361-1	3,16	0,39	14,05
3	COOTRANSPAL LTDA	813012357-5	3,56	0,24	1,35
4	AVANT COLOMBIA SAS	830093456-4	3,60	0,21	5,05
5	COOPERATIVA INTEGRAL DE PROPIETARIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL	830019204-0	15,50	0,04	INDETERMINADO
6	CONTINENTAL BUS SA	800227937-3	1,80	0,29	0,82
7	CARS TURISMO SAS	830092628-1	6,97	0,27	6,61
8	LINEAS ESPECIALES CAJITUR SAS	832005149-1	1,12	0,55	5,37
9	COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE CONTRAES	811042928-1	5,54	0,21	12,92
10	CAESCA SAS	891100247-4	21,96	0,01	INDETERMINADO
11	COOPSETRANS	814004125-3	4,42	0,33	INDETERMINADO
12	COOPERATICA MULTIACTIVA DE RIOHACHA	800243642-3	8,47	0,17	INDETERMINADO
13	AUTODORADO TRANSPORTE ESPECIAL SAS	901093950-9	1,96	0,76	1,16
14	A M TUR SAS	830095793-0	2,05	0,76	1,07
15	LINESCOL SAS	830092229-4	4,40	0,33	INDETERMINADO
SUMATORIA INDICADOR			109,57	4,62	52,30
PROMEDIO			**7,30**	**0,31**	**5,23**

5.1.2 VERIFICACIÓN DE ÍNDICES FINANCIEROS PARA EL PRESENTE PROCESO DE SELECCIÓN: Para el presente proceso de selección los proponentes deberán acreditar los siguientes requisitos financieros, índice de liquidez, Índice de Endeudamiento, razón de Cobertura de Intereses.

Según las disposiciones del Decreto 399 de 2021 y Decreto 579 de 2021 y en especial del parágrafo transitorio del Articulo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 (Sustituido por el artículo 3 del Decreto 579 del 31 de mayo de 2021), para que la propuesta sea considerada hábil, se deben cumplir los siguientes requisitos con relación a los factores financieros, los cuales **se evaluaran teniendo en cuenta el mejor año fiscal que se refleje en el registro de cada proponente.**

A. Índice de Liquidez (IL)
Se calcula con la siguiente fórmula:

$$Índice\ Liquidez = \frac{Activo\ Corriente}{Pasivo\ Corriente} \geq 7{,}30$$

Se considerará HÁBIL el proponente que presente un IL igual o mayor a 7,30

Para las propuestas en Consorcio, Unión Temporal u otra forma de asociación, se calculará el IL de cada uno de sus integrantes, aplicando la fórmula descrita anteriormente. En este caso, el IL del proponente será la suma de los indicadores obtenidos por cada uno, una vez ponderados de acuerdo con su porcentaje de participación.

B. Índice de Endeudamiento.

Se calcula con la siguiente fórmula:

$$Índice\ Endeudamiento = \frac{Pasivo\ Total}{Activo\ Total} \leq 0{,}31$$

Se considerará HÁBIL el proponente que presente un Nivel de Endeudamiento menor o igual 0,31

Para las propuestas en Consorcio, Unión Temporal u otra forma de asociación, se calculará el NE de cada uno de sus integrantes, aplicando la fórmula descrita anteriormente. En este caso, el NE del proponente será la suma de los indicadores obtenidos por cada uno de ellos, una vez ponderados de acuerdo con su porcentaje de participación.

C. Razón de Cobertura de Intereses

Se calcula con la siguiente fórmula:

$$Razón\ cobertura\ Intereses = \frac{Utilidad\ pérdida\ operacional}{Gastos\ de\ intereses} \geq 5{,}23$$

Se considerará HÁBIL el proponente que presente un Razón de Cobertura de Intereses mayor o igual a 5,23

Si Para el caso que el indicador "Razón de Cobertura de Intereses", arroje como resultado "indeterminado", será válido para la administración, siempre que la cuenta "gastos de intereses" sea valor cero (0) se considera que cumplen con el requisito, por consiguiente, su propuesta será habilitada

Para las propuestas en Consorcio, Unión Temporal u otra forma de asociación, se calculará el NE de cada uno de sus integrantes, aplicando la fórmula descrita anteriormente. En este caso, el NE del proponente será la suma de los indicadores obtenidos por cada uno de ellos, una vez ponderados de acuerdo con su porcentaje de participación.

Esta información será tomada del Registro Único de Proponente, para efectos del análisis financiero correspondiente. Verificado el cumplimiento de tales requisitos, el Municipio de Boavita efectuará el análisis de la situación financiera del proponente, y determinará con base en los mismos, los siguientes indicadores: Cuando el proponente no cumpla con los parámetros financieros establecidos, objeto de evaluación, la propuesta será evaluada como NO CUMPLE FINANCIERAMENTE.

5.2 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. El Decreto 1082 de 2015 definió los indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente teniendo en cuenta que está bien organizado cuando es rentable.

La determinación de cada requisito habilitante debe estar enmarcada en el análisis y el concepto de lo que mide el indicador. Si el indicador representa una mayor probabilidad de Riesgo a medida que su valor es mayor, la Entidad Estatal debe fijar un valor máximo para el requisito habilitante. Si el indicador representa una menor probabilidad de Riesgo a medida que su valor es mayor, la Entidad Estatal debe fijar un mínimo.

5.2.1 ANÁLISIS ESTADÍSTICO

Verificado el cumplimiento de tales requisitos, el Municipio de Boavita efectuará el análisis de la situación financiera del
Para entender el comportamiento de los datos que componen la muestra, existen medidas de tendencia central y dispersión que permiten hacer inferencias sobre su comportamiento y para el presente caso se utilizara el **Promedio o media aritmética,** la cual es la medida de tendencia central más frecuentemente usada. Para calcular la media aritmética o promedio de un

conjunto de observaciones, **deben sumarse todos los valores y dividir el resultado por el número total de observaciones,** para el caso concreto la muestra se realizará con 15 puntos de referencia u observaciones, así:

No.	RAZON SOCIAL	NIT	RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO: MAYOR O IGUAL	RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS: MAYOR O IGUAL
1	SERPETRANS SAS	900756615-9	0,15	0,14
2	BUSEXPRESS SAS	806012361-1	0,06	0,04
3	COOTRANSPAL LTDA	813012357-5	0,02	0,01
4	AVANT COLOMBIA SAS	830093456-4	0,15	0,11
5	COOPERATIVA INTEGRAL DE PROPIETARIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL	830019204-0	0,00	0,00
6	CONTINENTAL BUS SA	800227937-3	0,01	0,00
7	CARS TURISMO SAS	830092628-1	0,19	0,14
8	LINEAS ESPECIALES CAJITUR SAS	832005149-1	0,25	0,11
9	COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE CONTRAES	811042928-1	0,01	0,01
10	CAESCA SAS	891100247-4	0,00	0,00
11	COOPSETRANS	814004125-3	0,04	0,03
12	COOPERATICA MULTIACTIVA DE RIOHACHA	800243642-3	0,04	0,03
13	AUTODORADO TRANSPORTE ESPECIAL SAS	901093950-9	0,41	0,09
14	A M TUR SAS	830095793-0	0,38	0,08
15	LINESCOL SAS	830092229-4	0,01	0,00
SUMATORIA INDICADOR			1,72	0,79
PROMEDIO			**0,11**	**0,05**

5.2.2 INDICADORES CAPACIDAD ORGANIZACIONAL PARA EL PRESENTE PROCESO DE SELECCIÓN.

La verificación se efectuará teniendo como base los siguientes indicadores y su resultado determinará la aceptación o rechazo de la propuesta (HABILITA / NO HABILITA), para lo cual se debe tener en cuenta el cumplimiento de los siguientes índices:

Según las disposiciones del Decreto 399 de 2021 y Decreto 579 de 2021 y en especial del parágrafo transitorio del Articulo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 (Sustituido por el artículo 3 del Decreto 579 del 31 de mayo de 2021), para que la propuesta sea considerada hábil, se deben cumplir los siguientes requisitos con relación a los factores financieros, los cuales **se evaluaran teniendo en cuenta el mejor año fiscal que se refleje en el registro de cada proponente.**

A. Rentabilidad sobre patrimonio:

Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

$$Rentabilidad\ sobre\ Patrimonio = \frac{Utilidad\ pérdida\ operacional}{Patrimonio} \geq 0{,}11$$

Se considerará HÁBIL el proponente que presente una Rentabilidad sobre patrimonio igual o mayor a 0,11

Para el caso de las propuestas presentadas por Consorcios, Uniones Temporales, o promesas de sociedad futura se tomará como Rentabilidad sobre patrimonio el resultado de la sumatoria de las utilidades operacionales dividido entre la sumatoria de los patrimonios de los miembros del consorcio, unión temporal, o promesa de sociedad futura, considerando la participación porcentual de cada uno de ellos.

B. Rentabilidad sobre activos:

Determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

$$Rentabilidad\ sobre\ Activo = \frac{Utilidad\ pérdida\ operacional}{Activo} \geq 0{,}05$$

Se considerará HÁBIL el proponente que presente una Rentabilidad sobre activo igual o mayor a 0,05

Para el caso de las propuestas presentadas por Consorcios, Uniones Temporales, o promesas de sociedad futura se tomará como Rentabilidad sobre activos el resultado de la sumatoria de las utilidades operacionales dividido entre la sumatoria de los activos totales de los miembros del consorcio, unión temporal, o promesa de sociedad futura, considerando la participación porcentual de cada uno de ellos.

Esta información será tomada del Registro Único de Proponente, para efectos del análisis financiero correspondiente. Verificado el cumplimiento de tales requisitos, el Municipio de Boavita efectuará el análisis de la situación organizacional del proponente, y determinará con base en los mismos, los siguientes indicadores: Cuando el proponente no cumpla con los parámetros organizacionales establecidos, objeto de evaluación, la propuesta será evaluada como NO CUMPLE ORGANIZACIONALMENTE.

6. RESPONSABLES

Elaboro:	
Arq. EDISON YOBANNY FIGUEROA LOPEZ Jefe Oficina Asesora de Planeación	**FIRMA:**

DOCUMENTO CONTROLADO