ANÁLISIS DEL SECTOR

A continuación, se presenta el estudio del sector económico y de los oferentes por parte de la entidad pública conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, para adelantar el proceso de subasta inversa para la consecuente celebración del contrato que tiene por objeto: ***"PRESTAR LOS SERVICIOS PARA APOYAR LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, DIRIGIDO A ESTUDIANTES DE LAS IED OFICIALES DEL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, ASEGURANDO LAS CONDICIONES NECESARIAS PARA SU PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO."***

El referido Decreto 1082 de 2015 dispone en su artículo 2.2.1.1.1.6.1., lo siguiente: "Deber de análisis de las Entidades Estatales. La Entidad Estatal debe hacer. Durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe de dar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso."

MARCO REGULATORIO

El transporte escolar está regulado principalmente por normas de **tránsito, transporte y seguridad vial**, que buscan garantizar la integridad de los niños, niñas y adolescentes que lo utilizan.

Normas principales

1. **Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre)**
    - Establece las condiciones para la circulación de vehículos destinados al transporte escolar.
    - Artículo 82: define el servicio de transporte escolar como un servicio público especial.
    - Establece que los vehículos deben cumplir requisitos técnicos, mecánicos y de seguridad.
2. **Resolución 3027 de 2010 (Ministerio de Transporte)**
    - Reglamenta las condiciones técnicas y de seguridad específicas que deben cumplir los vehículos destinados al transporte escolar.
    - Obliga, entre otros aspectos:
        - Que los vehículos posean un letrero visible de "Escolar".
        - La instalación de cinturones de seguridad en todas las sillas.
        - La contratación de un acompañante (monitor) cuando se transporten niños de educación preescolar.

3. **Resolución 1885 de 2015**

   - Reglamenta la señalización y dispositivos luminosos obligatorios para los vehículos de transporte escolar.
   - Define las condiciones de las luces intermitentes y las señales de pare cuando recogen o dejan pasajeros.

4. **Ley 1503 de 2011**

   - Promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, incluidos programas educativos en colegios sobre el uso del transporte escolar.

5. **Revisión técnico-mecánica y SOAT**

   - Como cualquier otro vehículo de servicio público, los de transporte escolar deben tener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y aprobar las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes.

Responsabilidades

- **Conductores:** deben contar con licencia de conducción categoría C2 o superior, formación en atención a menores y en normas de tránsito.
- **Colegios o contratantes:** tienen el deber de contratar servicios que cumplan las normas y verificar el cumplimiento.
- **Empresas de transporte:** deben estar habilitadas por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio especial escolar.

Otros lineamientos y buenas prácticas

- Contratar solo con empresas que estén legalmente constituidas y registradas.
- Informar a los padres y a los estudiantes sobre las rutas, horarios y normas dentro del bus.
- Garantizar acompañamiento en los vehículos cuando corresponda.

ASPECTO LEGAL

El marco legal del presente proceso de subasta inversa y del contrato que se derive de su adjudicación, está conformado por la Constitución Política, las Leyes de la República de Colombia y en especial por las siguientes disposiciones:

a) Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 734 de 2012, Decreto 1082 de 2015

b) Disposiciones de los Códigos Civil, de Comercio y Sustantivo del Trabajo, la invitación pública, aclaraciones, adendas, formatos y anexos.

c) Las demás normas concordantes con la materia, que rijan o lleguen a regir los aspectos del proceso de subasta inversa.

d) Las normas vigentes que resulten pertinentes de acuerdo con la Ley Colombiana se presumen conocidas por todos los proponentes. En caso de contradicciones entre la invitación pública y la Ley, primará lo establecido en la Ley y demás normas legales.

1. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

División según la economía clásica Según la división de la economía clásica, los sectores de la economía son los siguientes:

• Sector primario o sector agropecuario.

• Sector secundario o sector industrial.

• Sector terciario o sector de servicios.

Sector primario o agropecuario: Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca. No se incluyen dentro de este sector a la minería y a la extracción de petróleo, las cuales se consideran parte del sector industrial.

Sector secundario o industrial: Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos.

Se divide en dos sub-sectores: industrial extractivo e industrial de transformación:

Industrial extractivo: extracción minera y de petróleo.

Industrial de transformación: envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.

Sector terciario o de servicios: Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc.

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos.

El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional. Aunque los sectores anteriormente indicados son aquellos que la teoría económica menciona como sectores de la economía, es común que las actividades económicas se diferencien aún más dependiendo de su especialización.

1.1. IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR ECONÓMICO AL CUAL PERTENECE LA NECESIDAD (*CIIU*, n.d.)

En el documento “Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas Revisión 4 Adaptada para Colombia CIIU Rev. 4 A.C. (2022) - DANE, Información para todos” el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, señala lo siguiente: “La Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas(*CIIU*, n.d.) es la clasificación internacional de referencia de las actividades productivas. Su objetivo principal es proporcionar un conjunto de categorías de actividades que puedan utilizarse para la recopilación y la presentación de informes estadísticos de acuerdo con esas actividades. (…) Acatando las recomendaciones internacionales proporcionadas por la Comisión de Estadística de Naciones Unidas, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en cabeza de la Dirección de Regulación, Planeación, Estandarización y Normalización (DIRPEN), consolida un Sistema de Nomenclaturas y Clasificaciones actualizado, lo cual se evidencia en el desarrollo del proceso de adaptación para Colombia de la CIIU Rev. 4, constituyéndose en una de las herramientas básicas para la producción de las estadísticas oficiales generadas por las entidades pertenecientes al Sistema Estadístico Nacional (SEN). La CIIU Rev. 4 A.C. refleja en su estructura y base conceptual la realidad económica colombiana, partiendo de la versión oficial entregada por Naciones Unidas a la comunidad estadística internacional en 2009. (…)”.

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, la economía colombiana se divide en ramas de actividades económicas (clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU)), en las cuales se distribuye todo el Producto Interno Bruto Nacional, siendo ellas las siguientes:

✓ Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca

✓ Explotación de minas y canteras

✓ Industrias manufactureras

✓ Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado (Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental)

✓ Construcción

✓ Comercio al por mayor y al por menor (Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida).

✓ Información y comunicaciones

✓ Actividades financieras y de seguros

✓ Actividades inmobiliarias

✓ Actividades profesionales, científicas y técnicas (Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo)

✓ Administración pública, defensa, educación y salud (Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales).

✓ Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras

✓ actividades de servicios (Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio).

El presente estudio del sector se enfoca en el análisis de las actividades definidas por los códigos CIIU v.4 (*CIIU*, n.d.)

Transporte de pasajeros

- 4921

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas utilizando vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios está sujeto a una contraprestación económica.

Esta clase incluye:

• El transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbanos y suburbanos, que abarca transporte colectivo (buses, microbuses y busetas), individual (taxis), y los sistemas de transporte masivo a través de operadores (articulados), y la integración de estas líneas con servicios conexos como metrocable.

• El transporte también se realiza en origen y destino utilizando rutas y horarios establecidos, los cuales han sido determinados durante el proceso de habilitación y asignación de la ruta.

• Los servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera que incluyen; servicios de viajes contratados, excursiones, transporte de trabajadores (actividades de asalariados), chiva turística y transporte escolar.

• El transporte de pasajeros en vehículos de tracción humana como los bicitaxis.

• El transporte de pasajeros en vehículos de tracción animal como los carruajes turísticos.

• El alquiler o el arrendamiento de vehículos de pasajeros con conductor.

Esta clase excluye:

• El transporte de pasajeros por ferrocarril interurbano. Se incluye en la clase 4911 «Transporte férreo de pasajeros».

2. ASPECTO ECONÓMICO

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

Es así como en las últimas décadas, el concepto de transporte ha evolucionado a conceptos más amplios como el de la logística, que involucran a la infraestructura, integra los servicios que se prestan a través de ella y planifica los flujos de personas y bienes que la transitan. El sector del transporte en general dinamiza otros sectores y es un gran generador de empleo, facilitando el comercio local, nacional e internacional y el intercambio cultural a través del turismo.

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

En la actualidad la competitividad de un país se fundamenta en las ventajas comparativas que dan sus recursos naturales y materias primas, en su capital humano, su tecnología y sobre todo en la infraestructura vial del país. En la segunda década del siglo XX, Colombia registraba en materia de transporte e infraestructura de carreteras, uno de los sistemas más atrasados en todo el continente latinoamericano; solo hasta la década del sesenta y posteriormente al inicio de la década de los noventa con la ley marco del comercio exterior (Ley 7 de enero de 1991) se le dio un viraje al país con la visión puesta en los mercados internacionales que dio origen a la apertura económica.

Dicha apertura trajo consigo un nuevo reto para los empresarios (entre ellos los del sector transporte) y para el Estado porque establece los criterios y objetivos generales de política y comercio exterior. La competitividad y la expansión de los negocios internacionales están limitados por deficiencias en la infraestructura vial y los servicios de transporte, cuya solución es pieza clave de la política de internacionalización e integración económica.

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

El transporte vehicular es el vínculo físico que permite el suministro de materias primas y mano de obra al aparato productivo, así como el movimiento de estas mercancías resultantes y sus compradores a los centros de comercio. Permite la unión de personas integrantes de una sociedad con otras personas, y les da acceso a estas para llegar a sus necesidades básicas tales como alimentación, salud, trabajo, recreación; en este caso puntual de la categoría de Naciones Unidas UNSPSC 78111800 está principalmente representado en la necesidad del transportar estudiantes que presentan dificultades de acceso y permanencia hacia sus Instituciones Educativas.

Empresas, gremios y asociaciones: Los gremios y asociaciones del sector transporte buscan consolidar el desarrollo industrial y empresarial en el ejercicio de la actividad transportadora.

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

COLFECAR, Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera: la federación busca la consolidación del desarrollo industrial y empresarial en el ejercicio de la actividad transportadora en Colombia.

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

ACC, Asociación Colombiana de Camioneros: es una agremiación sin ánimo de lucro de carácter nacional que busca proteger los derechos de los camioneros tradicionales ya sean propietarios o

conductores; ha participado en la elaboración de la normatividad vigente en materia de transporte asumiendo su responsabilidad para con los agremiados y el país.

ATC, Asociación de Transportadores de Carga: agremiación que vela por los intereses de los propietarios, conductores y empresas de transporte de carga en Colombia.

ACOLTES, Asociación Colombiana Del Transporte Especial Y De Turismo: es una entidad gremial sin ánimo de lucro, de derecho privado, cuyo objetivo principal, es la defensa y representación de las empresas asociadas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y de los demás sujetos que se dediquen a esta actividad industrial.

El objeto del presente proceso de contratación se encuentra dentro del sector de comercio al por mayor y al por menor y está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC):

Grupo	Familia	Servicios
Segmento	78	Servicios de transporte, almacenaje y correo
Familia	11	Transporte de pasajeros
Clase	18	Transporte de pasajeros por carretera
Codificación	78111802	

IDENTIFICACIÓN DE MIPYMES, EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES

La Ley 2069 de 2020 establece aspectos referentes a la contratación estatal, con el propósito de reconocer criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres en el Sistema de Compras Públicas.

El numeral 1 del artículo 2.2.1.2.4.2.14. del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 1860 de 2021, establece, entre otras, la siguiente condición para que los emprendimientos y empresas de mujeres sean considerados como tal:

1.“Cuando más del cincuenta por ciento (50%) de las acciones, partes de interés o cuotas de participación de la persona jurídica pertenezcan a mujeres y los derechos de propiedad hayan pertenecido a estas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección. Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, cuando exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o el contador, donde conste la distribución de los derechos en la sociedad y el tiempo en el que las mujeres han mantenido su participación.”

2. Cuando por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de los empleos del nivel directivo de la persona jurídica sean ejercidos por mujeres y éstas hayan estado vinculadas laboralmente a la empresa durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección en el mismo cargo u otro del mismo nivel.

Se entenderá como empleos del nivel directivo aquellos cuyas funciones están relacionadas con la dirección de áreas misionales de la empresa y la toma de decisiones a nivel estratégico. En este sentido, serán cargos de nivel directivo los que dentro de la organización de la empresa se encuentran ubicados en un nivel de mando o los que por su jerarquía desempeñan cargos encaminados al cumplimiento de funciones orientadas a representar al empleador.

Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, cuando exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o el contador, donde se señale de manera detallada todas las personas que conforman los cargos de nivel directivo del proponente, el número de mujeres y el tiempo de vinculación.

La certificación deberá relacionar el nombre completo y el número de documento de identidad de cada una de las personas que conforman el nivel directivo del proponente. Como soporte, se anexará copia de los respectivos documentos de identidad, copia de los contratos de trabajo o certificación laboral con las funciones, así como el certificado de aportes a seguridad social del último año en el que se demuestren los pagos realizados por el empleador.

3. Cuando la persona natural sea una mujer y haya ejercido actividades comerciales a través de un establecimiento de comercio durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del proceso de selección. Esta circunstancia se acreditará mediante la copia de cédula de ciudadanía, la cédula de extranjería o el pasaporte, así como la copia del registro mercantil.

4. Para las asociaciones y cooperativas, cuando más del cincuenta por ciento (50%) de los asociados sean mujeres y la participación haya correspondido a estas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección. Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal.

PARÁGRAFO. Respecto a los incentivos contractuales para los emprendimientos y empresas de mujeres, las certificaciones de trata el presente artículo deben expedirse bajo la gravedad de juramento con una fecha de máximo treinta (30) días calendario anteriores a la prevista para el cierre del procedimiento de selección" (Énfasis añadido).

Conforme con lo expuesto, a fin de aplicar los criterios diferenciales en el sistema de compras públicas en los términos del artículo 32 de la Ley 2069 de 2020, se considerarán emprendimientos y/o empresas de mujeres aquellas personas jurídicas o naturales que cumplan alguno de los cuatro supuestos de hecho previstos en la norma citada y esto sea acreditado mediante la documentación respectiva. Para el caso de las condiciones aplicables a las personas jurídicas, resulta relevante el análisis de los criterios definidos en los numerales 1º y 2º del artículo 2.2.1.2.4.2.14.

Por una parte, el numeral primero establece que una sociedad podrá ser considerada como un emprendimiento o empresa de mujeres cuando más del cincuenta por ciento (50%) de sus acciones, partes de interés o cuotas de participación, pertenezcan a mujeres. Pero también, el supuesto de hecho de la norma transcrita exige que la titularidad de tal participación haya pertenecido a mujeres, por lo menos, durante el año anterior a la fecha de cierre del proceso de selección.

Ello significa que no basta con que la participación en una sociedad sea mayoritariamente de mujeres para que sea considerada como un emprendimiento o empresa a la que se refiere la norma, sino que además es necesario que dicha participación mayoritaria se haya mantenido como mínimo durante el periodo de un (1) año, contado a partir de la fecha de cierre del proceso de selección. Así las cosas, el primer criterio establecido en la norma para definir los emprendimientos y empresas de mujeres deja por fuera de esta categoría a aquellas sociedades que, a pesar de contar con la participación mayoritaria de mujeres, no cuenten con el requerimiento del tiempo mínimo de un (1) año.

De igual forma, cabe precisar que la participación mayoritaria de mujeres puede ser ejercida por diferentes personas durante el último año, siempre que durante dicho periodo la participación

mayoritaria de mujeres se haya mantenido, aunque se trate de mujeres distintas. En este sentido, se cumple con la norma, toda vez que su teleología apunta a que la titularidad mayoritaria por un (1) año sea ejercida por mujeres, a pesar de que varíen las propietarias de las partes de interés o cuotas de participación.

Ahora, como medio para la acreditación de este criterio, señala la norma referida que: “Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, cuando exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o el contador, donde conste la distribución de los derechos en la sociedad y el tiempo en el que las mujeres han mantenido su participación”.

Por su parte, el numeral segundo establece que otra alternativa tratándose de personas jurídicas para ser consideradas empresas y emprendimientos de mujeres y, consecuencialmente, ser destinatarias de los criterios diferenciales de que trata el artículo 32 de la Ley de Emprendimiento es la siguiente: (i) cuando más del cincuenta por ciento (50%) de los empleos del nivel directivo sean ejercidos por mujeres; (ii) estas hayan estado vinculadas laboralmente en dichos cargos; y (iii) que esta vinculación haya permanecido, al menos, el año inmediato anterior a la fecha del cierre del proceso de selección.

Los “empleos del nivel directivo” a los que se refiere la norma son aquellos relacionados con la dirección de áreas misionales y las decisiones de nivel estratégico de la respectiva persona jurídica. De esta manera, los cargos directivos deben identificarse de acuerdo con la definición que para el efecto estableció el Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 1860 de 2021. En ese sentido, independientemente de la denominación del cargo, su naturaleza será directiva bien porque se encuentra en un nivel especial de mando o porque, de acuerdo con su jerarquía, representan al empleador en los términos del artículo 32 del Código Sustantivo del Trabajo.

Para la acreditación de este requisito, la norma establece que deben entenderse como empleos del nivel directivo aquellos relacionados con la dirección de áreas misionales y la toma de decisiones estratégicas. Además, que también lo serán aquellos que se encuentran ubicados en un nivel de mando o los que por su jerarquía desempeñan cargos encaminados al cumplimiento de funciones orientadas a representar al empleador. En relación con lo anterior, el artículo 196 del Código de Comercio establece que “[l]a representación de la sociedad y la administración de sus bienes y negocios se ajustarán a las estipulaciones del contrato social, conforme al régimen de cada tipo de sociedad (…)”.

Colombia Compra Eficiente, mediante concepto número C 787 de 2022, indicó que no podrán acceder a los criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres por participación directiva mayoritaria, si éstas tienen menos de un año de constitución:

“Esto significa que, para que una persona jurídica sea considerada un emprendimiento o empresa de mujeres, a luz de este numeral, además de contar con la participación mayoritaria de mujeres, debe demostrar que la misma tiene una antigüedad”

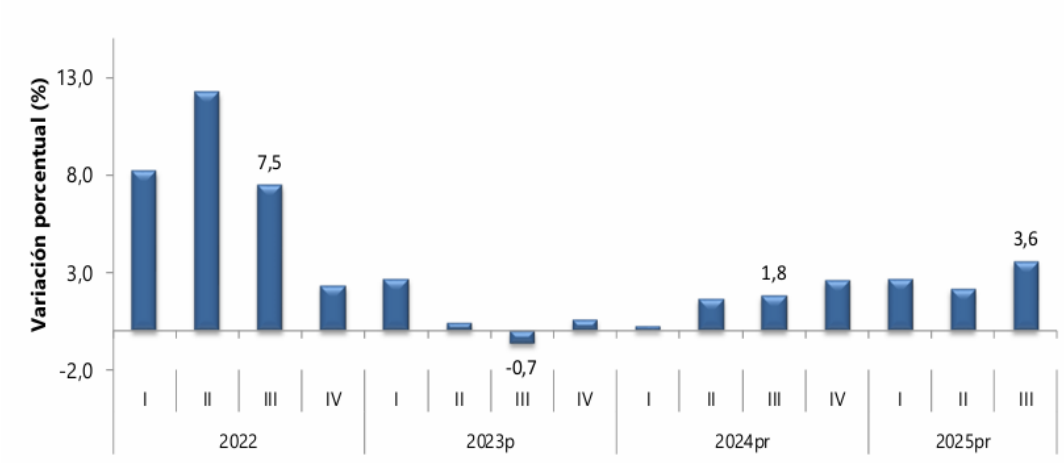
Ver Concepto C 787 de 2022. Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente-. Bogotá D.C., 22 de noviembre de 2022.

PARTICIPACIÓN DEL PIB (*PIB Información Técnica*, n.d.)

Producto Interno Bruto (PIB)

III trimestre 2025 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2022-I / 2025pr-III



Fuente: DANE, PIB_T

En el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

• Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2025pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).

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

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.

• Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.

• Industrias manufactureras crece 1,5%.

VALOR AGREGADO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Tercer trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr/ 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2,4	4,1	1,0
Explotación de minas y canteras	-5,7	-7,2	0,8
Industrias manufactureras	4,1	2,1	1,5
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,3	0,7	0,7
Construcción	-1,5	-2,7	1,1
Comercio al por mayor y al por menor[3]	5,6	5,1	0,2
Información y comunicaciones	1,9	1,8	0,4
Actividades financieras y de seguros	4,3	3,5	2,3
Actividades inmobiliarias	2,1	2,0	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,1	1,3	-0,1
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	8,0	4,4	3,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	5,7	9,4	1,0
Valor agregado bruto	**3,6**	**2,8**	**1,3**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,7	2,5	0,9
Producto Interno Bruto	**3,6**	**2,8**	**1,2**

Fuente: DANE, PIB T

Comercio al por mayor y al por menor

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 5,6% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 7):

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 8,4%.

• Transporte y almacenamiento crece 4,2%.

• Alojamiento y servicios de comida crece 0,2%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,2%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 2,2%.

• Transporte y almacenamiento crece 1,6%.

• Alojamiento y servicios de comida decrece 0,5%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Tercer trimestre 2025[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025[pr]-III / 2024[pr]-III	2025[pr] / 2024[pr]	2025[pr]-III / 2025[pr]-II
Comercio al por mayor y al por menor[3]	8,4	7,6	2,2
Transporte y almacenamiento	4,2	3,6	1,6
Alojamiento y servicios de comida	0,2	0,6	-0,5
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**5,6**	**5,1**	**0,2**

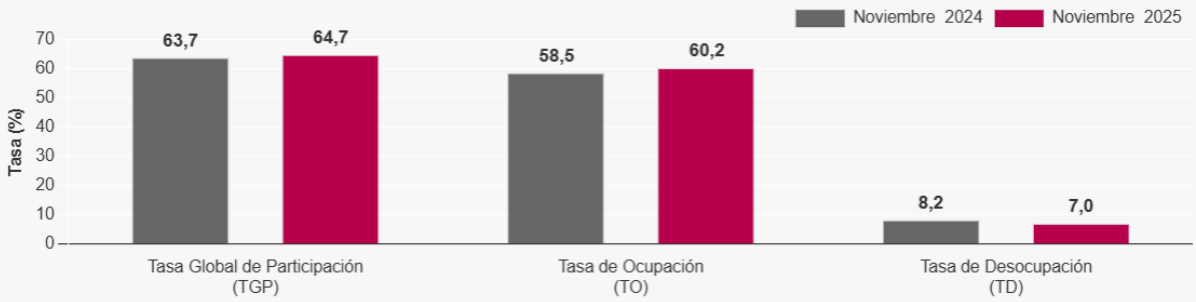
Fuente: DANE,PIB_T

Empleo que genera el sector ((*Principales Indicadores Del Mercado Laboral*, n.d.)

Para el mes de noviembre de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 7,0%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (8,2%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, lo que significó un aumento de 1,0 puntos porcentuales frente a noviembre de 2024 (63,7%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 60,2%, lo que representó un aumento de 1,6 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (58,5%).

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

Total nacional
Noviembre (2024-2025)



Fuente: DANE, GEIH

En noviembre de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 7,3%, mientras que en noviembre de 2024 fue 8,0%. La tasa global de participación se ubicó en 67,4% y la tasa de ocupación en 62,5%, estas tasas en el mismo mes del año anterior fueron 66,7% y 61,4%, respectivamente.

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

Rama de actividad	Total nacional				
	Noviembre 2024	Noviembre 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.605**	**24.599**	**100**	**993**	
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.286	3.598	14,6	312	1,3
Alojamiento y servicios de comida	1.680	1.927	7,8	247	1,0
Construcción	1.496	1.680	6,8	184	0,8
Transporte y almacenamiento	1.777	1.876	7,6	98	0,4
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	2.078	2.158	8,8	80	0,3
Comercio y reparación de vehículos	4.078	4.140	16,8	62	0,3
Actividades inmobiliarias	290	339	1,4	49	0,2
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.972	3.015	12,3	43	0,2
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	609	643	2,6	34	0,1
Actividades financieras y de seguros	418	449	1,8	31	0,1
Información y comunicaciones	497	499	2,0	2	0,0
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.892	1.843	7,5	-49	-0,2
Industrias manufactureras	2.532	2.430	9,9	-102	-0,4

Fuente: DANE, GEIH.

En el mes de noviembre de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.599 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (1,3 puntos porcentuales); Alojamiento y servicios de comida (1,0 puntos porcentuales) y Construcción (0,8 puntos porcentuales).

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

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

IPC	Noviembre					
	Variación Mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
IPC total	0,27	**0,07**	4,72	**4,82**	5,20	**5,30**

Fuente: DANE, IPC

En noviembre de 2025 la variación mensual del IPC fue 0,07%, la variación año corrido fue 4,82% y la anual 5,30%.

En noviembre de 2025 la variación anual del IPC fue 5,30%, es decir, 0,10 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,20%.

El comportamiento mensual del IPC total en noviembre de 2025 (0,07%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Restaurantes y hoteles. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Salud (0,71%) y Bebidas alcohólicas y tabaco (0,44%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Noviembre 2024 - 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Salud	1,71	0,36	0,01	0,71	0,01
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,53	0,01	0,44	0,01
Bienes y servicios diversos	5,36	0,27	0,01	0,39	0,02
Restaurantes y hoteles	9,43	0,35	0,04	0,38	0,04
Información y comunicación	4,33	-0,04	0,00	0,35	0,01
Transporte	12,93	0,18	0,02	0,29	0,04
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,29	0,09	0,28	0,09
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,17	0,01	0,19	0,01
TOTAL	100,00	0,27	0,27	0,07	0,07
Educación	4,41	-0,02	0,00	0,00	0,00
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,23	0,01	-0,02	0,00
Recreación y cultura	3,79	1,68	0,05	-0,48	-0,01
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,13	0,02	-0,72	-0,14

Fuente: DANE, IPC

Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)

Información III trimestre de 2025

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de 0,1% en los vehículos en servicio y de 5,5% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2025.

Encuesta de transporte urbano de pasajeros (ETUP)

Variación trimestral y anual de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados. 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades principales.
III Trimestre de 2025ᵖ

Variable	Variación trimestral (%) III trim 2025 / II trim 2025	Variación anual (%) III trim 2025 / III trim 2024
Promedio mensual de vehículos afiliados	**0,0**	**-0,9**
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM)*	-0,1	-0,3
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	0,1	-1,4
Promedio mensual de vehículos en servicio total	**0,1**	**-1,5**
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	0,1	-1,0
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	0,1	-2,0
Total pasajeros transportados	**4,7**	**-0,7**
Pasajeros transportados (SITM)	5,5	0,5
Pasajeros transportados (Sistema tradicional)	2,8	-3,2

Fuente: DANE, Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP).

En cuanto a las comparaciones anuales, para el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación de -1,0% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de 0,5%, en relación con el tercer trimestre de 2024.

Variaciones trimestrales y anuales del SITM

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de 0,1% en los vehículos en servicio y de 5,5% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2025.

En cuanto a las comparaciones anuales, para el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación de -1,0% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de 0,5%, en relación con el tercer trimestre de 2024.

Tabla 1. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas Integrados de Transporte Masivo
III Trimestre de 2025[P]

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales III trim 2025 / II trim 2025		Variaciones anuales III trim 2025 / III trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**0,1**	**5,5**	**-1,0**	**0,5**
Transmetro (Barranquilla)	13,1	10,2	3,9	-5,4
SITM* (Bogotá)	0,1	5,6	-1,4	0,3
Metrolínea (Bucaramanga)	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0
MIO (Cali)	0,4	0,5	-3,5	2,7
Transcaribe (Cartagena)	-6,6	4,2	-2,3	-6,8
Cable (Manizales)	0,0	5,8	2,6	1,8
SITVA** (Medellín)	0,4	6,8	2,1	3,5
Megabús (Pereira)	-1,5	3,6	-0,4	-4,3

Fuente: DANE, ETUP.

Variaciones trimestrales y anuales del transporte tradicional

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de 0,1% en los vehículos en servicio y de 2,8% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2025.

En relación con las variaciones anuales, en el tercer trimestre de 2025, los vehículos en servicio presentaron una variación de -2,0% y de -3,2% en los pasajeros transportados, en comparación con el tercer trimestre de 2024.

Tabla 2. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas de transporte tradicional
III Trimestre de 2025[P]

Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales III trim 2025 / II trim 2025		Variaciones anuales III trim 2025 / III trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**0,1**	**2,8**	**-2,0**	**-3,2**
Buses*	0,3	3,9	-3,2	-2,1
Busetas	0,0	3,0	-1,3	-4,9
Microbuses - colectivos	0,0	1,7	-2,0	-1,8

Fuente: DANE, ETUP.

Durante el tercer trimestre de 2025, el tipo de vehículo buses presentó la mayor disminución anual en el parque automotor en servicio, con una variación de -3,2 %. En cuanto al número de pasajeros transportados, la mayor caída se registró en las busetas, con una variación de -4,9%, en comparación con el mismo trimestre de 2024.

INFLACIÓN

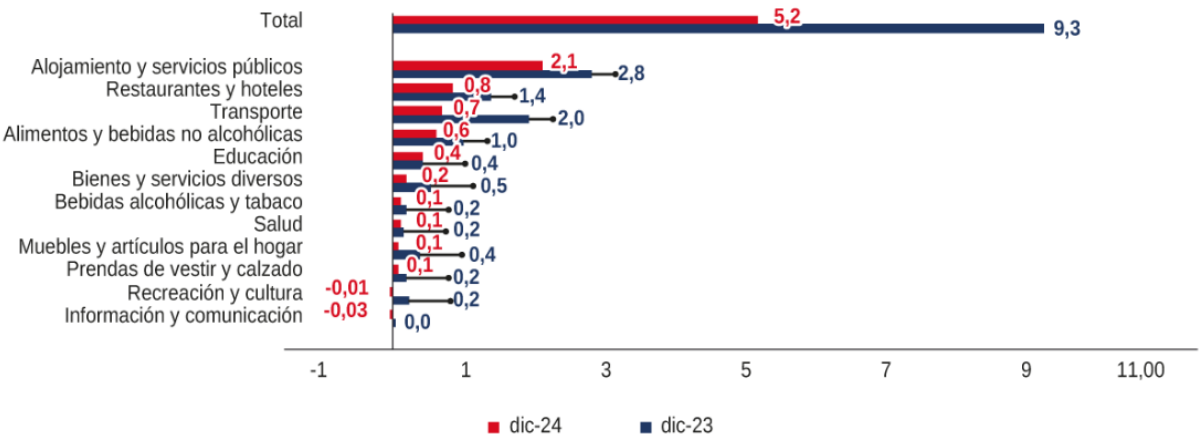
La inflación en Colombia cerró el año 2024 en 5,20%, mostrando una desaceleración significativa respecto al 9,28% registrado en 2023, aunque ligeramente superior a las expectativas de los analistas que proyectaban 5,10%.

Las divisiones de gasto que más contribuyeron a la inflación anual fueron alojamiento y servicios públicos (2,1pp), restaurantes y hoteles (0,8pp), y transporte (0,7pp).

El Gobierno decretó un aumento del salario mínimo del 9,5% para 2025, que representa un incremento real significativo de 4,3 puntos porcentuales por encima de la inflación, lo cual podría dificultar que la inflación se mantenga dentro del rango meta del Banco de la República (2%-4%).

El dato de inflación de 2024 será referencia para la indexación de diversos precios en 2025, incluyendo arriendos, planes de conectividad y matrículas escolares. Sin embargo, hay servicios y bienes indexados al salario mínimo, los cuales tendrían incrementos de 9,5%.

Gráfico 1. Contribución a la inflación anual de diciembre por división de gasto (pp)



Fuente: elaboración ANIF con base en DANE.

ESTATUTO TRIBUTARIO

- Impuesto sobre las ventas: En Colombia, el servicio de transporte terrestre de pasajeros esta excluido de IVA, según lo establecido por el Estatuto Tributario y otras leyes fiscales.

- Retención en la fuente: En materia de renta las están gravadas y son objeto de retención si quien efectúa el pago o abono en cuenta es agente retenedor, hay que tener presente que de conformidad con el artículo 368 del Estatuto Tributario todas las personas jurídicas son agentes retenedoras. Las obligaciones del agente retenedor están señaladas a partir del artículo 375 del Estatuto Tributario y específicamente con respecto a la certificación que debe expedir por conceptos diferentes a la retención por salarios, está contemplada en el artículo 381.
- Impuesto de Industria y Comercio El impuesto de industria y comercio –ICA–debe pagarse en el municipio en donde se ejerce la actividad gravada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 195 del Decreto Ley 1333 de 1986, según el cual el impuesto de industria y comercio recaerá en cuanto a materia imponible sobre las actividades comerciales, industriales y de servicio que se realicen en las respectivas jurisdicciones municipales, directa o indirectamente,

por personas naturales, jurídicas o por sociedades de hecho, ya sea que se cumplan en forma permanente u ocasional en inmuebles determinados con o sin establecimiento de comercio. Según lo consagrado en el numeral 3 del artículo 343 de la Ley 1819 de 2016, en las actividades de servicios el ingreso se entenderá percibido en el lugar donde se ejecute la prestación del mismo; salvo en casos como actividades de transporte, el ingreso será percibido en el municipio o distrito desde donde se despache la mercancía, bien o persona.

- Estampillas, tasas y contribuciones: Están reguladas por el Acuerdo Municipal del municipio de Subachoque, el hecho generador, la base de retención y los porcentajes a aplicar.

ANÁLISIS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO MARCO DE PRECIOS

Las entidades públicas, en virtud del principio de planeación, están obligadas a la elaboración previa de estudios y análisis suficientemente serios y completos, antes de iniciar un procedimiento de selección, encaminados a determinar, entre muchos otros aspectos relevantes:

1. la verdadera necesidad de la celebración del respectivo contrato;
2. las opciones o modalidades existentes para satisfacer esa necesidad y las razones que justifiquen la preferencia por la modalidad o tipo contractual que se escoja;
3. las calidades, especificaciones, cantidades y demás características que puedan o deban reunir los bienes, las obras, los servicios, etcétera., cuya contratación, adquisición o disposición se haya determinado necesaria, lo cual, según el caso, deberá incluir también la elaboración de los diseños, planos, análisis técnicos, etcétera;
4. los costos, valores y alternativas que, a precios de mercado reales, podría demandar la celebración y ejecución de esa clase de contrato, consultando las cantidades, especificaciones, cantidades de los bienes, obras, servicios, etcétera., que se pretende y requiere contratar, así como la modalidad u opciones escogidas o contempladas para el efecto;
5. la disponibilidad de recursos o la capacidad financiera de la entidad contratante, para asumir las obligaciones de pago que se deriven de la celebración de ese pretendido contrato; (vi) la existencia y disponibilidad, en el mercado nacional o internacional, de proveedores, constructores, profesionales, etc., en condiciones de atender los requerimientos y satisfacer las necesidades de la entidad contratante;
6. los procedimientos, trámites y requisitos que deban satisfacerse, reunirse u obtenerse para llevar a cabo la selección del respectivo contratista y la consiguiente celebración del contrato que se pretenda celebrar.

El presente documento plantea la necesidad que tiene el Municipio de Subachoque Cundinamarca para el cumplimiento de los objetivos propuestos y analiza la procedencia de satisfacer esta necesidad a través del Acuerdo Marco TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS II.

Sobre lo expuesto, es importante señalar que Colombia Compra Eficiente adelantó proceso para la adopción del Acuerdo Marco de Precios denominado TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS II y conforme a las disposiciones del artículo 2.2.1.2.1.2.7 del Decreto 1082 de 2015 que dispone: “Procedencia del Acuerdo Marco de Precios. Las Entidades Estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, están obligadas a adquirir Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes de Común Utilización a través de los Acuerdo Marco de Precios previamente justificados, diseñados, organizados y celebrados por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente.

Que en virtud de lo anterior, la adquisición de bienes y servicios al amparo de un Acuerdo Marco es un Proceso de Contratación, inicia con el evento de cotización cuando en la Operación Secundaria hay lugar a cotización o con la Orden de compra cuando no hay lugar a cotización, en tal razón el Municipio, procedió a revisar las condiciones para la contratación de servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros al amparo del Acuerdo Marco, encontrando lo siguiente:

1. El Acuerdo Marco tiene cobertura a nivel nacional, los proveedores deben garantizar la prestación de los servicios según la modalidad, zona, segmento y nivel de servicio definidos por la Entidad Compradora.
2. El acuerdo marco de precios de transporte terrestre de pasajeros II tiene una vigencia de: 31 de marzo de 2023 hasta 31 de marzo de 2025, por lo cual se encuentra vigente.
3. El Acuerdo Marco cuenta con dos (2) modalidades:

   • Vehículos con motor de combustión interna, que son aquellos que cuentan con un motor térmico que obtiene la energía del proceso de ignición del combustible, transformándola en la energía mecánica que permite el movimiento del vehículo.

   • Vehículos con motor eléctrico o híbrido: Son aquellos que tienen uno o más motores eléctricos que convierten la energía eléctrica en la energía mecánica que contribuye al movimiento del vehículo.

4. Sobre las particularidades del segmento se encontró: Segmento: Escolar: Se suscribe entre la entidad territorial, un grupo de padres de familia, el representante legal, rector o director rural del centro educativo o la asociación de padres de familia, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por el plantel educativo.

5. Sobre las zonas donde se presta el servicio se encontró la siguiente zona de cobertura identificada con la N° 11

6. Sobre los niveles de servicio se encontraron dos (2) niveles de servicio:

   Nivel 1 En este nivel de servicio los Proveedores deben cumplir con la prestación del servicio según lo definido en los anexos 2 y 3 del Acuerdo Marco, además de lo mencionado en el Artículo 3 del decreto 431 de 2017.

   Nivel 2 En este nivel de servicio los Proveedores deben cumplir con la prestación del servicio según lo definido en los anexos 2 y 3, además de lo mencionado a continuación: (i) Modelo del vehículo dentro de los cinco (5) años anteriores al 31 de diciembre del año de colocación de la orden de compra. Aplica todos los segmentos. (ii) Cojinería en cuero. Esta especificación dependerá de si la Entidad Estatal lo solicita o no al adquirir el servicio en el nivel 2. Aplica para los segmentos Empresarial, Grupo Específico de usuarios y Salud. (iii) Aire acondicionado. Aplica para todos los segmentos.

7. Sobre el tiempo contratado del servicio de transporte indica en anexo técnico del acuerdo marco que el servicio de transporte se presta de manera continua de acuerdo con el tiempo contratado por la Entidad Compradora, es decir, si contrata una (1) hora de servicio esta hora se prestará de manera continua y no será objeto de fraccionamiento en diferentes momentos del día, por lo cual se requerirían las 8 horas de servicio de un día, a efectos de prestar el servicio en la mañana y en la tarde luego de culminar la jornada escolar.

CONCLUSIONES SOBRE APLICACIÓN DEL ACUERDO.

Primera: Dentro de los vehículos que se ofertan se encuentran: Automóvil, camioneta/campero, pick up, microbús, buseta y bus, sin embargo, para el servicio de transporte escolar solo se encuentran disponibles microbús, buseta y bus.

Segunda: El tiempo contratado del servicio de transporte implicaría las 8 horas de servicio de para cada día en razón a la consideración de que el servicio de transporte se presta de manera continua de acuerdo con el tiempo contratado, es decir, si contrata una (1) hora de servicio esta hora se prestará de manera continua y no será objeto de fraccionamiento en diferentes momentos del día, lo cual encarecería mucho el servicio contratado.

Tercera: Los requerimientos específicos en el segmento escolar, implica el cumplimiento de las condiciones de que trata el decreto 1079 de 2015, por lo cual se concluye que para el caso de las camionetas/camperos que ofrece el acuerdo marco, no cumplen con dichos requisitos atinentes a dicho segmento.

Ahora bien, es importante precisar que en el Acuerdo marco si bien es cierto contempla la zona 11 en la cual se encuentra Subachoque Cundinamarca, no es factible establecer si en el municipio se presta el servicio de transporte especial escolar en el municipio ya que la zona es global para 4 tipos de servicios.

Por otro lado la entidad realizo el RFI en el cual se identifica que no se presta este servicio en el municipio de Subachoque.

CONDICIONES TOPOGRÁFICAS DE LAS ZONAS QUE REQUIEREN EL SERVICIO

Que, las vías que conducen a las diferentes instituciones educativas de carácter rural del municipio son vías del orden terciario. Adicionalmente por tener dicha característica, su intervención, mantenimiento y construcción pertenece al departamento en cabeza de la Gobernación.

De acuerdo a lo anterior y luego de la inspección física en cada una de ellas y debido a la falta de mantenimiento rutinario, a la ola invernal que aqueja al país por cuenta del fenómeno del niño y a diversos factores de carácter geológico; se determina que, dichas vías no se encuentran en condiciones adecuadas para el uso del servicio de vehículos de tracción sencilla, vehículos tipo colectivo, buses, busetas o vehículos pesados.

Análisis de la oferta Cadena de suministro

Una cadena de suministro de un bien es una secuencia de actividades realizadas por individuos que colaboran en la transformación de insumos para su posterior distribución y comercialización al cliente final. Este concepto es más asociado con empresas de manufactura, sin embargo, en la prestación de servicios esta cadena también tiene gran validez, aunque con particularidades especiales.

En la mayoría de los contratos de prestación de servicios el consumo y la prestación del servicio se dan de manera simultánea, pues los compradores proporcionan los insumos necesarios para que los proveedores presten el servicio en concordancia y de esta manera se mitigan los inconvenientes en la ejecución del contrato y se aumenta la calidad del servicio.

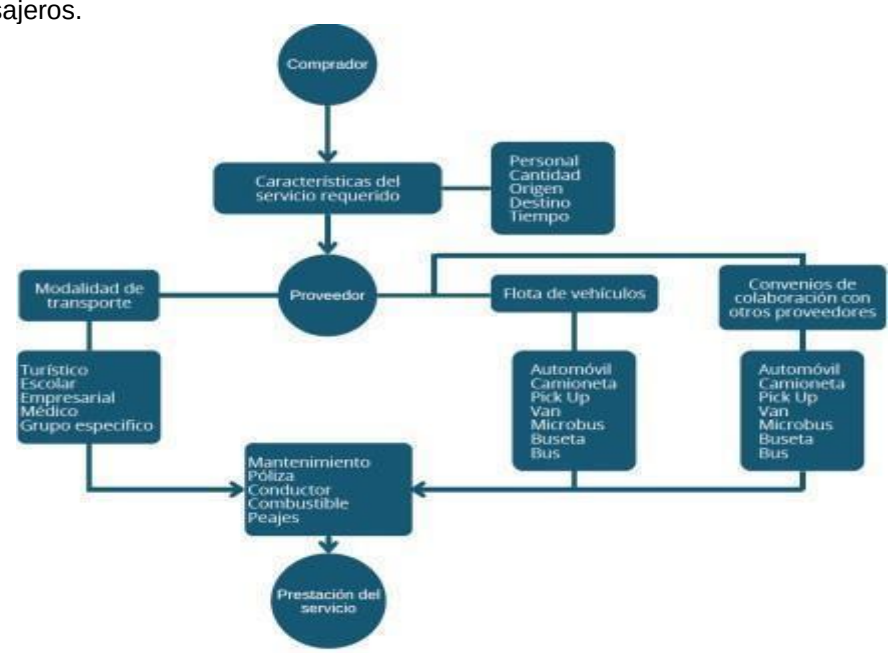
En el caso del transporte terrestre de pasajeros los compradores proporcionan las características del personal a transportar, el punto de recogida, la hora de recogida, el punto de llegada, la hora de llegada, el tipo de vehículo requerido y la cantidad de pasajeros a transportar, entre otros.

Con esta información el proveedor de servicios de transporte articula sus capacidades con el fin de prestar un servicio de calidad, que cumpla las expectativas del cliente y que tenga un costo adecuado. En cuanto a los costos para los proveedores de servicios de transporte terrestre de pasajeros, pueden agruparse en fijos y variables. Los costos fijos son los menores de cualquier medio de transporte, dado que no son propietarios de las vías por las que operan, entre ellos están las pólizas de seguro, el salario de los conductores, la depreciación de los vehículos, el mantenimiento de los vehículos, entre otros.

Por otro lado, los costos variables tienden a ser mayores, dado que el gobierno cobra la construcción y el mantenimiento de las vías a los ciudadanos a través de impuestos y de peajes.

Estos costos deben calcularse por distancia recorrida y dentro de ellos se encuentran el combustible, los peajes, las llantas, entre otros.

En la Ilustración se muestra la estructura general de la cadena de suministro de servicios de transporte terrestre de pasajeros.



Fuente: Colombia Compra Eficiente

Convenios de colaboración empresarial

Con el objetivo de racionalizar el parque automotor y prestar un servicio de mayor calidad, las empresas podrán realizar convenios de colaboración según la reglamentación que establezca el Ministerio de Transporte y previo consentimiento de quien solicita y contrata el servicio. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 984 del Código de Comercio, este convenio no modificará las condiciones del contrato de transporte y se realizará bajo la responsabilidad de la empresa de transporte a la que le han sido contratados los servicios de transporte. Lo anterior sin perjuicio de la responsabilidad contractual solidaria que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 991 del Código de Comercio, existe entre la empresa a quien se contrató para la prestación del servicio

-transportador contractual- y la empresa que efectivamente realizó el transporte de los pasajeros -transportador de hecho-.

Ninguna de las empresas de transporte que participan en convenios de colaboración empresarial podrá ofrecer o recibir en convenios para la operación una flota superior al 30% de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente.

Este porcentaje corresponde al porcentaje máximo de flota que puede tener la empresa para uno o para la totalidad de los convenios de colaboración empresarial que suscriba.

Pólizas de seguro del servicio De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán tomar por

cuenta propia para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los siguientes riesgos:

- Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos: muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales

- Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos: muerte o lesiones a una persona, daños a bienes de terceros, muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV.
- La vigencia de estas pólizas será condición para la operación de la totalidad de los vehículos propios o legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio.

- Todos los vehículos que se destinen a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes y las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio.

- Además, el Ministerio de Transporte establecerá las condiciones técnicas que deberán tener los vehículos que se destinen para la prestación del servicio de transporte especial de personas con discapacidad, movilidad reducida y pacientes no crónicos, de tal manera que el traslado se efectúe de manera cómoda, segura y accesible. En cuanto a la capacidad del vehículo, en ningún caso se admitirán pasajeros de pie. Cada pasajero ocupará un puesto de acuerdo con la capacidad establecida en la ficha de homologación del vehículo y en la licencia de tránsito.

- En caso de incumplimiento el infractor será sancionado de conformidad con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte.

Capacidad transportadora Es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios de transporte.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora de su propiedad y/o de sus socios, en ningún caso podrá ser inferior a un vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero. Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados. Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de esta cuando a la empresa le autoricen nuevos servicios. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios de transporte y no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un 20%.

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa. Para la fijación de una nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar si se requiere el incremento. Con el objetivo de que el uso de los vehículos sea eficiente frente al servicio.

Zonas diferenciales para el transporte y/o el tránsito

En Colombia hay municipios en donde no existen sistemas de transporte cofinanciados por el gobierno nacional y en donde no es posible prestar el servicio de transporte de pasajeros de acuerdo con la normativa vigente y aplicable. Por esta razón, el Ministerio de Transporte tiene la facultad de crear zonas diferenciales para el tránsito y transporte siempre y cuando atiendan a alguna de las siguientes condiciones:

Vocación rural • Características económicas y/o geográficas y/o sociales, étnicas u otras propias del territorio. La creación de estas zonas tiene inicio en la solicitud que los alcaldes de los municipios, de manera individual o conjunta, hagan al Ministerio de Transporte justificando las razones por las cuales consideran que determinada zona debe ser tratada de manera diferencial para el tránsito y/o transporte.

Después de analizar la solicitud, mediante acto administrativo el Ministerio de Transporte podrá crear las zonas diferenciales para el transporte y/o el tránsito estableciendo su duración, conformación, extensión, ubicación geográfica, perímetro de transporte, las modalidades de transporte que aplicarán y demás condiciones transitorias necesarias para la prestación de los servicios de transporte público y/o tránsito que aplicarán en dichas zonas.

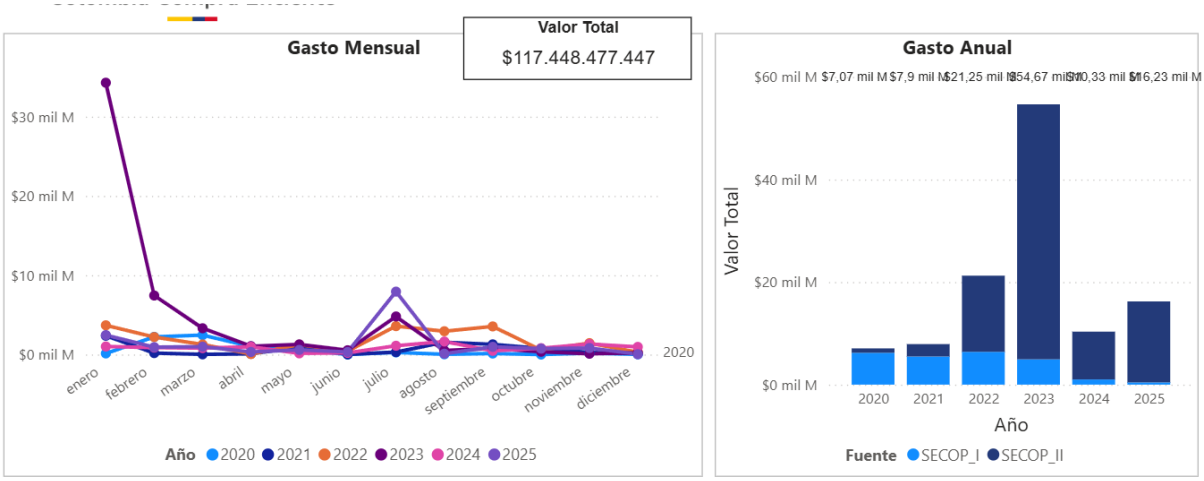
ANÁLISIS DE LA OFERTA

¿Quién vende?

3.1.1. Herramienta de análisis de oferta – Modelo de Abastecimiento Estratégico (Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente). Empleando los códigos de Naciones Unidas, se encuentra en la herramienta de análisis de la oferta de Modelo de Abastecimiento Estratégico, los siguientes datos, desde el año 2020 al 30 de diciembre de 2025 filtrando por el Departamento de Cundinamarca:

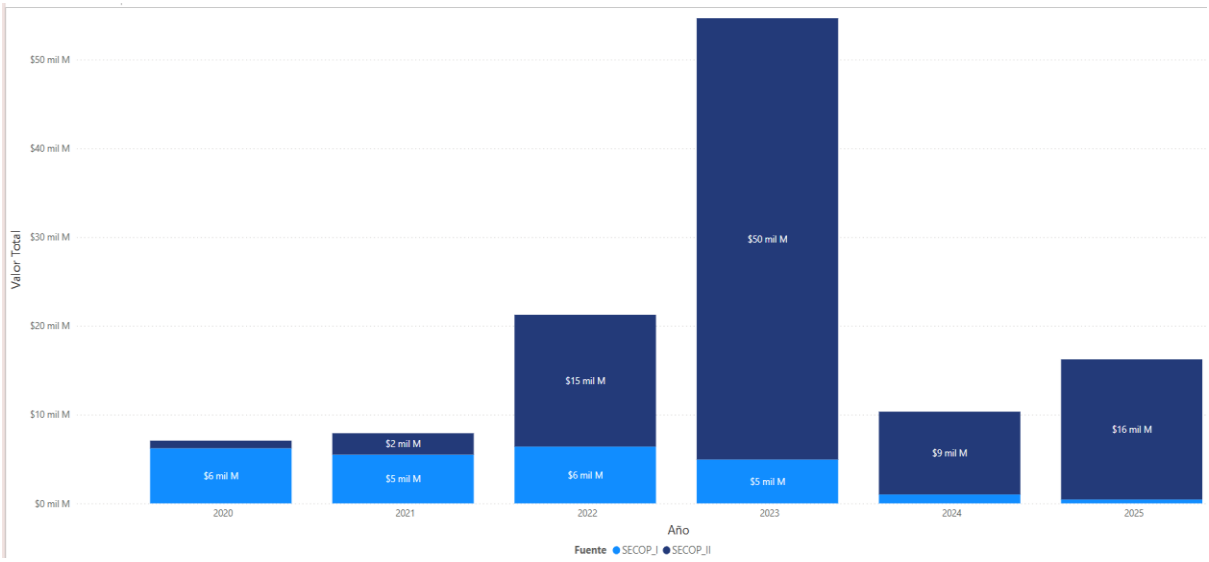
- El valor total de los contratos ha sido de: $ 117.448.477.447
- El Total de contratos ha sido: 737

Para realizar la consulta en la base de datos del Modelo de Abastecimiento Estratégico se tuvo en cuenta la manera como otras entidades han adquirido suministros de la misma clase codificados según el clasificador de bienes y servicios UNSPSC durante la vigencia 2020 a 30 de diciembre de 2025 y que suscribieron contratos con empresa del departamento de Cundinamarca.

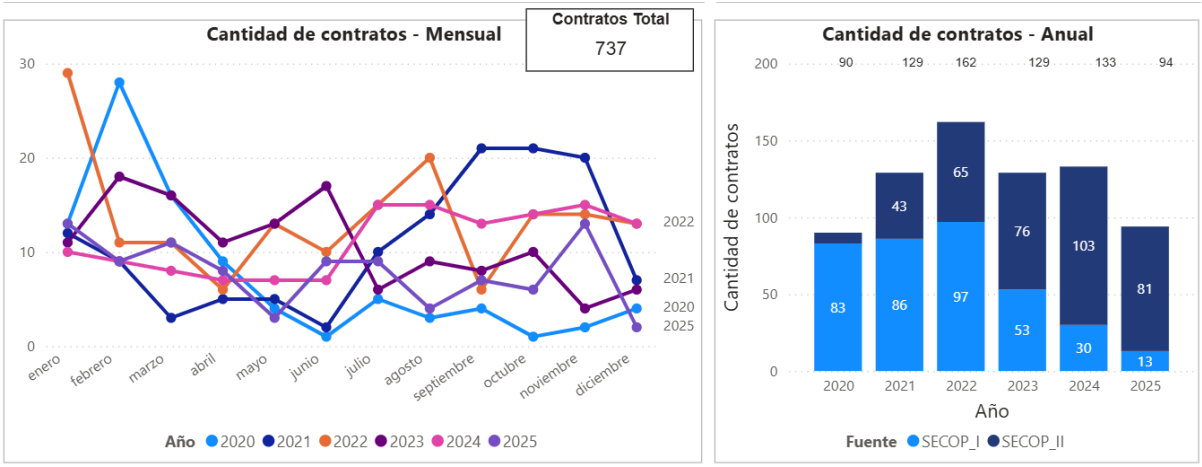


De esta manera se identifica qué negocios en el departamento tienen la capacidad de realizar el suministro de lo que necesita el Municipio de Subachoque para satisfacer su necesidad. Así las cosas, el resultado expone que en el departamento de Cundinamarca existen 268 posibles proveedores, que en el año 2020 a 30 dic de 2025 tuvieron 737 contratos con entidades públicas, contratación que alcanzó una suma de $ 117,45 mil millones de pesos.

Gasto anual de los últimos 6 años



Cantidad de contratos suscritos en los últimos años



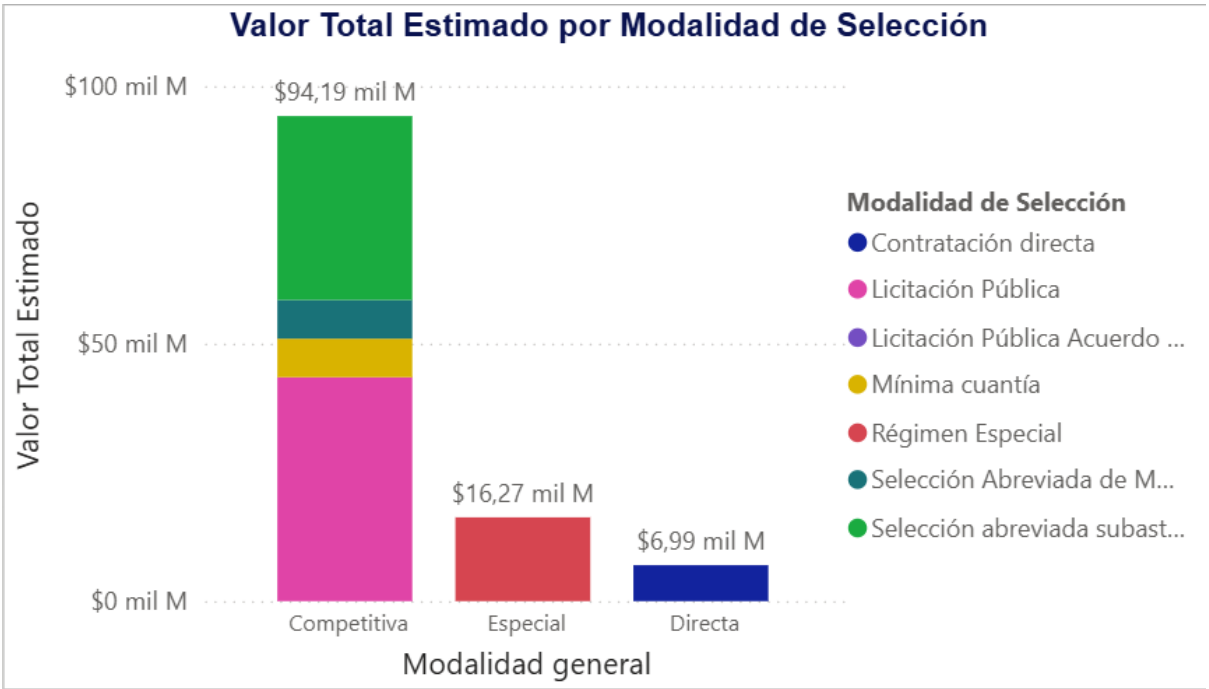
Valor Contratación	Número de Proveedores	Número de Contratos
$117,45 mil M	268	737

A CONTINUACIÓN SE MUESTRAN ALGUNOS DE LOS PROVEEDORES QUE PARTICIPAN EN LOS PROCESOS DE SELECCIÓN RELACIONADOS CON EL CODIGO UNSPSC OBJETO DE ESTUDIO

Prov_nombre	Valor Total Estimado	Número de Contratos
CONSORCIO TRANSPORTANDO FUTURO CALI 2023	$66.804.352.554	1
TURISNAL SAS	$12.234.043.866	25
AMERICAN TOUR	$7.823.363.912	9
SERVICIOS INTEGRALES GB SAS	$6.753.554.350	2
AMERICAN TOUR SAS	$6.728.305.986	20
Makroeventos Colombia Ltda	$3.148.453.613	1
FUNDACION CREINSER	$2.886.917.622	2
AMBULANCIAS ELITE SAS	$2.800.000.000	3
AMBULANCIAS ELITE SAS	$2.000.000.000	1
TRANSPORTES REY DE REYES SAS	$1.924.410.560	8
TURES DE SIECHA SAS	$1.845.166.671	7
CBISER SOLUCIONES SAS	$1.823.599.080	1
MULTIDESTINOS JRB SAS	$1.223.292.000	9
TRANSPORTES RICAURTE RT SAS	$1.090.343.751	7
CORPEGESA	$1.089.386.980	1
TSE Especiales	$1.057.030.000	20
TRANSPORTES ESMERALDA SAS	$1.022.452.160	6
TRANSPORTE TORRES LTDA	$1.020.115.085	1
ACTIVA T SAS	$950.000.000	1
TRANSPORTES TORRES LTDA	$918.992.750	12
COOPERATIVA DE MOTORISTAS DE MOSQUERA Y FUNZA COOMOFU LTDA Y OTROS	$885.240.000	2
CUNDEPORTES FUNZA	$862.997.388	1
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE FUSAGASUGA	$753.017.766	4
EMPRESA DE FOMENTO Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE OCCIDENTE	$711.351.590	1
TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO VENCEDORES SAS	$658.754.011	5
IDERF	$656.459.228	2
HD GESTION EMPRESARIAL SAS	$649.345.521	4
FUNDACION SOCIAL Y DEPORTIVA COLOMBIA	$635.545.400	1
TC IMPORTACIONES SAS	$587.535.201	18
AGROQUALITY SAS	$545.295.000	2
SERVIESPECIALES GACHANCIPA Y TURISMO SAS	$545.241.761	10
FUNDACION WR TEJIDO SOCIAL	$476.500.000	2
GS CONGRESOS Y CONVENCIONES SAS	$475.800.000	1
empresa social del estado región de salud soacha	$455.338.450	1
GYS CONGRESOS Y CONVENCIONES SAS	$419.200.000	1
TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL REY DE REYES S EN C	$411.452.150	2

Fundación Remanso de Paz	$405.489.536	1
FUNDACION PARA EL APOYO DE LA CULTURA Y LAS ARTES VIDA LIBRE TEATRO	$372.666.250	2
CARS TURISMO SAS	$349.847.000	8
Empresa de Desarrollo Territorial Sostenible IVEST IN SABANA	$335.799.225	1
EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS DE FUSAGASUGÁ	$328.229.614	1
FUNDACOLOMBIA	$314.123.781	2
ALIANZA PCL SAS	$306.000.000	2
FUNDEOG	$273.399.800	2
ARITUR LTDA	$271.995.800	4
SERVI ESPECIALES GACHANCIPA Y TURISMO SAS	$261.576.313	6
FUNDACION PARA EL DESARROLLO INTEGRAL PARA EL TERRITORIO	$220.706.272	1
ENLACE DE COLOMBIA SAS	$214.026.050	9
TURES DE SIECHA	$210.195.278	5
SERVI ESPECIALES GACHACIPA Y TURISMO SAS	$203.398.504	5
IVAN ALEXANDER RAMOS MANCERA	$201.798.666	6
CHARLOT TURISMO SAS	$188.499.750	1
SERVICIOS MORELI SAS	$187.133.178	13
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES MIXTOS DE FUNZA LTDA	$186.225.000	1
ALCALDIA DE TABIO	$167.000.000	2
TRANSPORTES ARIZONA SA	$163.472.000	6
DOS MUNDOS SAS	$160.000.000	1
FUNFACION PARA EL APOYO DE LA CULTURA Y LAS ARTES VIDA LIBRE TEATRO	$157.500.000	1
COOPERATIVA SIBATENA DE TRANSPORTES COOPSITRANS LTDA	$152.823.905	2
CORPORACION ACCIÓN LIBRE	$141.714.775	1
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE DE UBATE COOTRANSVU	$131.938.000	5
EMPRESA CONSULTORA CONSTRUCTORA Y PROVEEDORA VJ SAS ECONPRO VJ SAS	$128.045.428	1
LOGISTICA HYS SAS	$127.158.178	6
TURISMO ESPECIAL DEL FUTURO SAS	$123.188.000	5
IMPORTADORA DJM SAS	$120.000.000	9
TRANSPORTES COCOCARGA LTDA	$118.800.000	3
ESE MUNICIPAL DE SOACHA JULIO CESAR PENALOZA	$117.738.000	1
COOPERATIVA DE MOTORISTA DE MOSQUERA Y FUNZA COOMOFU LTDA	$113.570.600	1
aritur limitada	$112.000.000	1
FUNDACION CAMINO A LOS SUEÑOS	$110.000.000	1
UNION DE TRANSPORTADORES ESPECIALES DE FUSAGASUGA UNITRAES LTDA	$110.000.000	3
EJECUTRANS SAS	$108.954.167	3
INDUSTRIAS GRAFICAS Y TERMOPLASTICAS SAS	$108.588.708	9
MIGUEL ANGEL JIMENEZ GARZON	$100.844.565	4
INGENIERIA DISEÑO Y SOLUCIONES EN LA CONSTRUCCION SAS	$100.000.000	1
WILLIAM EDUARDO RINCON CANO	$96.716.400	8
ÉBANO DC SAS	$85.155.880	3
COOPERATIVA DE TRANSPORTES AEROVILLA	$85.060.000	2
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES VERACRUZ LTDA	$80.000.000	2
COOTRANSCAQUEZA LTDA	$78.099.900	5
Julio Cesar Cifuentes Dimaté	$76.559.281	3
TRANSPORTES SAAMA EXPRESS SAS	$72.021.805	4
ANDRES RICARDO TORRES BOHORQUEZ	$69.620.000	1
ANA DIVI PALACIOS RAMOS	$66.231.666	6
CARDOTAL SOLUCIONES SAS	$66.168.760	1
ENLACE COLOMBIA SAS	$64.400.000	2
YUDY MARITZA BELLO CASTAÑEDA	$63.036.000	4
GUILLERMO ERNESTO CASTILLO AGUILAR	$61.300.000	2

Frente a la modalidad de selección usada por las entidades se evidencia que una de las modalidades más utilizadas corresponde a la contratación de selección abreviada de subasta inversa por la suma de 35 mil M, tal y como se evidencia en la siguiente gráfica.



Adicionalmente, en lo que respecta a los últimos Cinco (5) años se presenta las siguientes cifras discriminadas por el código UNSPSC:

Año	2021			2022			2023			2024			2025		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	129	$7.904.118.630	6,73%	162	$21.249.846.296	18,09%	129	$54.665.818.906	46,54%	133	$10.334.187.707	8,80%	94	$16.227.921.975	13,82%
Total	**129**	**$7.904.118.630**	**6,73%**	**162**	**$21.249.846.296**	**18,09%**	**129**	**$54.665.818.906**	**46,54%**	**133**	**$10.334.187.707**	**8,80%**	**94**	**$16.227.921.975**	**13,82%**

De igual forma al realizar la consulta en la plataforma de la Superintendencia de sociedades, en donde se evidencia el tamaño empresarial y la cantidad de empresas que se ubican en Bogotá y en Cundinamarca.

NIT	Fecha de Corte	Razón social de la sociedad	CIIU
800029156	31/12/2024	PALMIRA SA	H4921
805002626	31/12/2024	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LTDA EN REORGANIZACION	H4921

809011822	31/12/2024	OPERACION Y LOGISTICA SAS EN REORGANIZACION	H4921
812000250	31/12/2024	TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S..	H4921
813003942	31/12/2024	TRANSPORTES ORSAL S.A.S EN REORGANIZACION	H4921
830041168	31/12/2024	INVERSIONES BARREAL S EN C S	H4921
830098216	31/12/2024	DOLPHIN EXPRESS SA	H4921
830133622	31/12/2024	SUTAXI SAS	H4921
830502328	31/12/2024	INTERCARIBE S.A.	H4921
860001752	31/12/2024	SCHUMACHER Y CIA SAS	H4921
890117522	31/12/2024	TRANSPORTES ACEVEDO LTDA	H4921
900026405	31/12/2024	GRUPO EMPRESARIAL FINANCIERO S.A GEMFI S.A	H4921
900068323	31/12/2024	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	H4921
900108582	31/12/2024	FREGO Y CIA S.A.S	H4921
900155645	31/12/2024	PARRA ARTEAGA SAS	H4921
900186072	31/12/2024	MI POLIIZA SAS	H4921
900231332	31/12/2024	REPRESENTACIONES TURISTICAS RENTATUREX S.A.	H4921

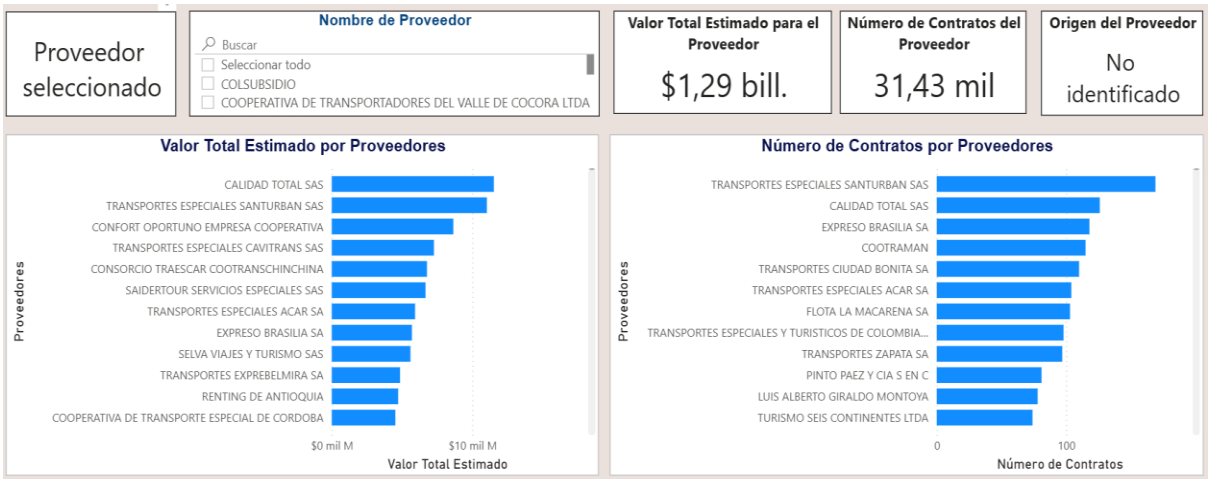
900273933	31/12/2024	INVERCENTRO COLOMBIA SAS	H4921
900304875	31/12/2024	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	H4921
900308171	31/12/2024	ASHER SAS	H4921
900358313	31/12/2024	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN S.A.S. BIC	H4921
900390928	31/12/2024	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR S.A.S	H4921
900422659	31/12/2024	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	H4921
900456298	31/12/2024	TRANSPORTES EL MINERO SAS	H4921
900470772	31/12/2024	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	H4921
900480780	31/12/2024	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	H4921
900553274	31/12/2024	INVERSIONES VALYRIA S.A.S.	H4921
900633527	31/12/2024	MAXI TAXI S.A.S.	H4921
900702793	31/12/2024	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	H4921
900707774	31/12/2024	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS	H4921
900817050	31/12/2024	inversiones chejar sas	H4921
900850867	31/12/2024	Mi aguila transportes SAS	H4921

901166801	31/12/2024	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	H4921
901361556	31/12/2024	GREEN BUS SAS	H4921
901427450	31/12/2024	EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	H4921

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

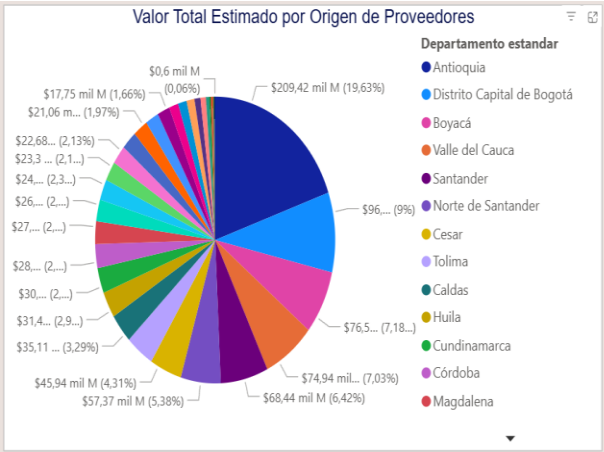
Empleando los códigos de Naciones Unidas, se encuentra en la herramienta de análisis de la demanda del Modelo de Abastecimiento Estratégico, los siguientes datos, desde el año 2020 a Junio de 2025, filtrando por el Departamento de Cundinamarca y el valor contratado hasta $ 445 Millones

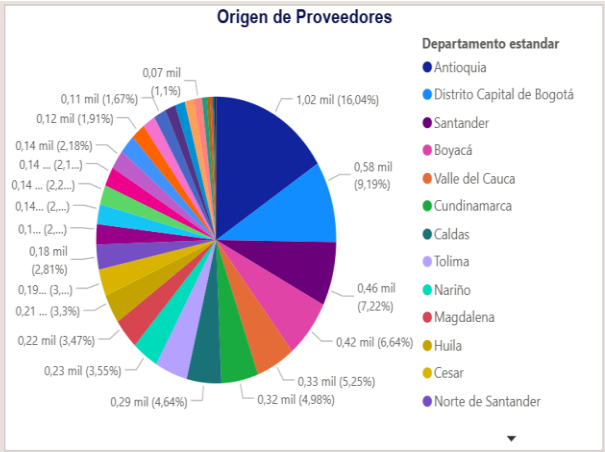
- El valor total de los contratos ha sido de: $ 1.286.793.496.948
- El Total de contratos ha sido: 31.432



Fuente: Herramienta de análisis de la demanda – Modelo de Abastecimiento Estratégico (Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente)

De igual forma al verificar el origen de los proveedores se evidencia que existe una amplia gama de empresas que se encargan de proveer los bienes y servicios objeto de la presente contratación en Cundinamarca y Bogotá D.C.

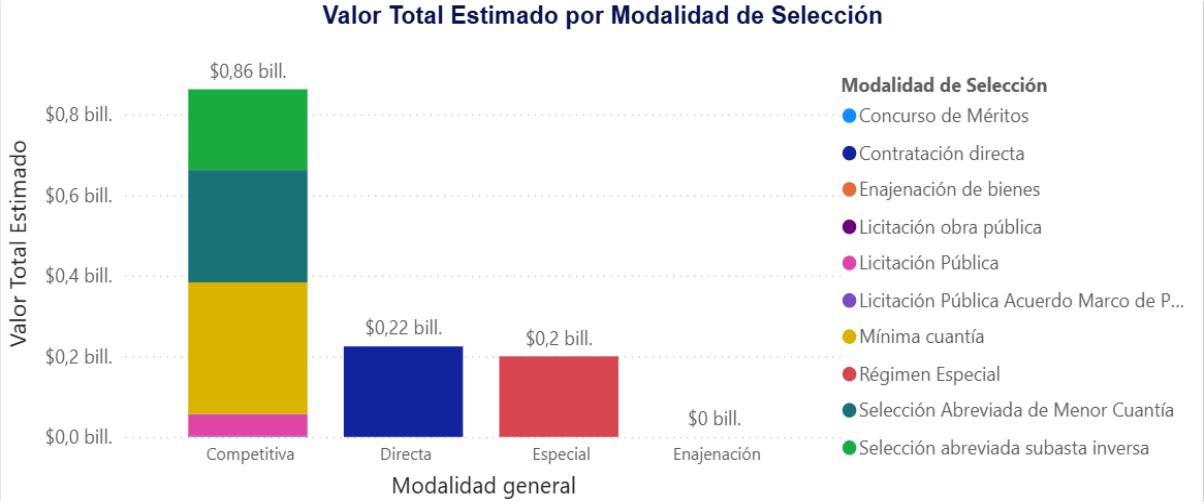




Adicionalmente, en lo que respecta a los últimos Cinco (5) años se presenta las siguientes cifras discriminadas por el código UNSPSC:

Año	2021			2022			2023			2024			2025		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	6152	$177.986.012.892	13,83%	6525	$265.920.354.091	20,67%	4629	$225.855.878.194	17,55%	4478	$216.313.970.922	16,81%	4295	$239.534.929.635	18,61%
Total	**6152**	**$177.986.012.892**	**13,83%**	**6525**	**$265.920.354.091**	**20,67%**	**4629**	**$225.855.878.194**	**17,55%**	**4478**	**$216.313.970.922**	**16,81%**	**4295**	**$239.534.929.635**	**18,61%**

Así mismo se puede observar que este tipo de contratos bajo las siguientes modalidades de contratación:



Fuente: Herramienta de análisis de la demanda – Modelo de Abastecimiento Estratégico (Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente)

ANÁLISIS DE LA DEMANDA EN EL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, CUNDINAMARCA

Para conocer el comportamiento histórico de la demanda se consultó en la base de datos del Modelo de Abastecimiento Estratégico de CCE cómo el Municipio de Subachoque, en la cual se logró prestar

los servicios para apoyar la estrategia de transporte escolar, dirigido a estudiantes de las IED oficiales del municipio de Subachoque, identificándose que desde el año 2024 a 2025 esta entidad suscribió los siguientes contratos:

No. CONTRATO	OBJETO	TERCERO	PLAZO	VALOR
CPS-SASI-169-2024	PRESTAR LOS SERVICIOS PARA APOYAR LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, DIRIGIDO A ESTUDIANTES DE LAS IED OFICIALES, ASEGURANDO LAS CONDICIONES NECESARIAS PARA SU PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO EN EL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, CUNDINAMARCA	UT SUBACHOQUE	71 DÍAS	341.943.600
CPS-SASI-049-2025	PRESTAR LOS SERVICIOS PARA APOYAR LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, DIRIGIDO A ESTUDIANTES DE LAS IED OFICIALES, ASEGURANDO LAS CONDICIONES NECESARIAS PARA SU PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO EN EL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, CUNDINAMARCA	UT TRITOURS	90 DÍAS CALENDARIO ESCOLAR	448.762.600
CPS-SASI-145-2025	PRESTAR LOS SERVICIOS PARA APOYAR LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, DIRIGIDO A ESTUDIANTES DE LAS IED OFICIALES DEL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, ASEGURANDO LAS CONDICIONES NECESARIAS PARA SU PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO.	UNIÓN TEMPORAL MIL SERVICIOS TRANS HORIZONTE	61 DÍAS	102.785.540

ANÁLISIS FINANCIERO

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas utilizando vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios está sujeto a una contraprestación económica.

De acuerdo con la clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, revisión cuarta, adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C), las empresas que pueden suministrar los bienes o servicios requeridos por la Entidad se pueden clasificar en los siguientes códigos CIIU y actividades económicas:

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.

SECCIÓN	H	TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO
División	49	Transporte terrestre; transporte por tuberías
Grupo	492	Transporte terrestre público automotor
Clase	4921	Transporte de pasajeros

Indicadores financieros y de capacidad organizacional

Teniendo en cuenta que en el proceso de selección se deben incluir criterios de verificación financiera según lo establecido en los numerales 3. “Capacidad Financiera” y 4. “Capacidad Organizacional”, del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 y el decreto 579 del 31 de mayo de 2021, y con el fin de que estos se ajusten al sector específico del servicio a adquirir, a continuación, se analiza los índices financieros de empresas del sector relativo al bien o servicio que se requiere contratar.

De acuerdo con lo señalado anteriormente, las empresas que pueden suministrar el servicio requerido por la Entidad se encuentran con el código CIIU H 4921 Transporte de pasajeros.

Para obtener información de referencia y así establecer los indicadores financieros, se realizaron búsquedas de las empresas del sector en la siguiente base de datos públicas:

1. 210030_Estado de situación financiera, corriente_no corriente.xlsx
2. 310030_Estado de resultado integral, resultado del periodo, por función de gasto.xlsx

La información obtenida en las dos fuentes de información, se consolida en el siguiente cuadro denominado “INFORMACIÓN FINANCIERA DE REFERENCIA”.

No.	NIT	Fecha de Corte	Razón social de la sociedad	CIIU	Periodo	LIQUIDEZ	ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA	RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO	RENTABILIDAD SOBRE EL ACTIVO
1	800029156	2024-12-31	PALMIRA SA	H4921	Periodo Actual	0,69	0,70	3,17	0,33	0,10
2	805002626	2024-12-31	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LTDA EN REORGANIZACION	H4921	Periodo Actual	1,90	0,41	0,00	0,26	0,15
3	809011822	2024-12-31	OPERACION Y LOGISTICA SAS EN REORGANIZACION	H4921	Periodo Actual	0,73	0,56	0,00	0,09	0,04
4	812000250	2024-12-31	TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S..	H4921	Periodo Actual	2,29	0,21	0,00	0,01	0,01
5	813003942	2024-12-31	TRANSPORTES ORSAL S.A.S EN REORGANIZACION	H4921	Periodo Actual	3,08	0,52	0,00	0,09	0,04
6	830041168	2024-12-31	INVERSIONES BARREAL S EN C S	H4921	Periodo Actual	32,61	0,09	374,00	0,54	0,49
7	830098216	2024-12-31	DOLPHIN EXPRESS SA	H4921	Periodo Actual	4,25	0,42	0,00	0,17	0,10
8	830133622	2024-12-31	SUTAXI SAS	H4921	Periodo Actual	17,89	0,93	0,00	0,00	0,00
9	830502328	2024-12-31	INTERCARIBE S.A.	H4921	Periodo Actual	2,76	0,77	0,00	0,01	0,00
10	860001752	2024-12-31	SCHUMACHER Y CIA SAS	H4921	Periodo Actual	3,64	0,40	1,62	0,07	0,04
11	890117522	2024-12-31	TRANSPORTES ACEVEDO LTDA	H4921	Periodo Actual	6,90	0,05	0,00	-0,03	-0,03
12	900026405	2024-12-31	GRUPO EMPRESARIAL FINANCIERO S.A GE MFI S.A	H4921	Periodo Actual	2,35	0,77	0,00	0,36	0,08
13	900068323	2024-12-31	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	H4921	Periodo Actual	1,81	0,50	2,06	0,27	0,14
14	900108582	2024-12-31	FREGO Y CIA S.A.S	H4921	Periodo Actual	15,51	0,05	0,00	0,13	0,13
15	900155645	2024-12-31	PARRA ARTEAGA SAS	H4921	Periodo Actual	0,26	0,80	1,57	0,23	0,05
16	900186072	2024-12-31	MI POLIIZA SAS	H4921	Periodo Actual	20,63	0,78	1,33	0,02	0,00
17	900231332	2024-12-31	REPRESENTACIONES TURISTICAS RENTATUREX S.A.	H4921	Periodo Actual	1,04	0,97	0,00	0,13	0,00
18	900273933	2024-12-31	INVERCENTRO COLOMBIA SAS	H4921	Periodo Actual	0,71	0,77	0,00	0,04	0,01
19	900304875	2024-12-31	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	H4921	Periodo Actual	1,92	2,20	1,58	-0,22	0,26
20	900308171	2024-12-31	ASHER SAS	H4921	Periodo Actual	18,87	0,54	1,26	0,09	0,04
21	900358313	2024-12-31	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN S.A.S. BIC	H4921	Periodo Actual	3,55	0,27	0,00	0,26	0,19
22	900390928	2024-12-31	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR S.A.S	H4921	Periodo Actual	1,48	0,23	-1,51	-0,02	-0,02
23	900422659	2024-12-31	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	H4921	Periodo Actual	0,07	0,42	0,00	0,00	0,00
24	900456298	2024-12-31	TRANSPORTES EL MINERO SAS	H4921	Periodo Actual	2,08	0,33	26,55	0,33	0,22
25	900470772	2024-12-31	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	H4921	Periodo Actual	5,50	0,33	0,00	0,14	0,10
26	900480780	2024-12-31	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	H4921	Periodo Actual	25,72	0,09	681,86	0,12	0,11
27	900553274	2024-12-31	INVERSIONES VALYRIA S.A.S.	H4921	Periodo Actual	1,69	0,78	26,72	0,60	0,13
28	900633527	2024-12-31	MAXI TAXI S.A.S.	H4921	Periodo Actual	3,58	0,20	72,03	0,03	0,03
29	900702793	2024-12-31	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	H4921	Periodo Actual	0,00	0,66	0,00	0,11	0,04
30	900707774	2024-12-31	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS	H4921	Periodo Actual	0,03	0,79	1,75	0,11	0,02
31	900817050	2024-12-31	inversiones chejar sas	H4921	Periodo Actual	0,01	0,01	0,00	-0,01	-0,01
32	900850867	2024-12-31	Mi aguila transportes SAS	H4921	Periodo Actual	2,12	0,41	0,00	-0,26	-0,15
33	901166801	2024-12-31	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	H4921	Periodo Actual	0,58	0,57	0,00	0,02	0,01
34	901361556	2024-12-31	GREEN BUS SAS	H4921	Periodo Actual	17,38	1,04	0,67	-2,11	0,09
35	901427450	2024-12-31	EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	H4921	Periodo Actual	3,28	0,56	3,20	0,20	0,09

PROMEDIO SIMPLE	3,83	0,45	2,17	0,12	0,07
MEDIANA	2,00	0,42	0,00	0,09	0,04
MINIMO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MAXIMO	25,72	0,97	26,72	0,36	0,26
DESVIACION ESTANDAR	6,06	0,27	6,38	0,11	0,07
PROMEDIO ACOTADO POR LA DESVIACION ESTANDAR	**2,24**	**0,46**	**0,56**	**0,10**	**0,06**

Fuentes: Sistema Integrado de Información Societaria con corte a 31 de diciembre de 2024, de las empresas requeridas por la Superintendencia de Sociedades, disponible en internet en: https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/massivereports Fecha de consulta: 30 de Diciembre de 2025.Elaboración Propia

Teniendo en cuenta que en la muestra de empresas establecida para realizar el análisis de los indicadores financieros del sector se identificaron empresas con indicadores atípicos, se procedió a "normalizar" la muestra, excluyendo dichos indicadores con el fin de evitar distorsiones al calcular las medidas de tendencia central. A continuación, se resume, para cada índice a acreditar por los oferentes, los indicadores de las empresas excluidos por la razón expuesta, y se calculan nuevamente las medidas de tendencia central.

Para normalizar la muestra se aplica un tratamiento estadístico de común aceptación que es el descarte de los valores extremos calculando el promedio acotado por la desviación estándar. La metodología para calcular este promedio consiste en descartar aquellos datos que son superiores al valor resultante de la suma del promedio y una desviación estándar o inferiores al valor resultante de la resta del promedio menos una desviación estándar. El promedio de cada uno de

los indicadores con la muestra normalizada, luego de aplicado el tratamiento estadístico previamente descrito, queda de la siguiente manera:

Promedio acotado por la desviación estándar:

ÍNDICE DE LIQUIDEZ (veces)	ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZÓN DE COBERTURA INTERESES (veces)	CAPITAL DE TRABAJO (Miles)	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
2,24	0,46	1	30% del presupuesto oficial	0,10	0,06

Con base en los análisis expuestos anteriormente, se establecen los indicadores de capacidad financiera y capacidad organizacional mínimos a ser acreditados por los proponentes, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015. Se considerarán habilitados financieramente los proponentes que cumplan con la totalidad de los parámetros definidos a continuación:

- Indicadores de capacidad financiera

INDICADOR	**FÓRMULA**	**MARGEN SOLICITADO**
Liquidez	Activo corriente sobre pasivo corriente	Mayor o igual a 2,2 veces
Nivel de endeudamiento	Pasivo total sobre activo total	Menor o igual al 50%

Razón de Cobertura de intereses	Utilidad operacional dividida por los gastos de intereses	Mayor o Igual a 1 veces

Capital de trabajo	Activo corriente menos pasivo corriente	Mayor o igual al 30% del presupuesto oficial

Cuando la cuenta de gastos de intereses sea igual a cero ($0), debido a que el proponente no tiene obligaciones financieras, ocasionando que la razón de cobertura de intereses resulte en indefinido o indeterminado, se considera que el proponente cumple con el indicador de Razón de Cobertura de Intereses.

Cuando el proponente con un pasivo corriente igual a cero ($0) por lo que el índice de liquidez resulta indefinido o indeterminado, se considera que este cumple con el Indicador de Liquidez.

Interpretación

- Indicador de liquidez: Es la capacidad financiera que tiene el proponente para cubrir las obligaciones a corto plazo con terceros, mediante la conversión en efectivo de sus bienes o derechos que son a corto plazo (Activo Corriente).
- Nivel de endeudamiento: Es el porcentaje de obligaciones con terceros que tiene el proponente.
- Razón de Cobertura de Intereses: Es el número de veces que el proponente cuenta para cumplir con los gastos intereses.
- Capital de trabajo: Representa la liquidez operativa del proponente, es decir, el remanente con el que cuenta el proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo.

Indicadores de capacidad organizacional

El proponente deberá acreditar una capacidad organizacional con el cumplimiento de los siguientes indicadores, los cuales miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado, acorde al numeral 4 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015:

INDICADOR	FÓRMULA	MARGEN SOLICITADO
Rentabilidad del Patrimonio (RP)	Utilidad Operacional / Patrimonio	Mayor o igual a 10%
Rentabilidad del Activo (RA)	Utilidad Operacional / Activo Total	Mayor o igual a 6%

Interpretación

Rentabilidad del patrimonio: Es la capacidad de generación de utilidad por cada peso invertido en el patrimonio

- Rentabilidad del Activo: Es la capacidad de generación de utilidad por cada peso invertido en el activo.

En el pliego de condiciones del respectivo proceso de selección se establecerá la forma como deberán acreditar los proponentes los indicadores de capacidad financiera y organizacional.

ESTUDIO DE MERCADO: Se anexa estudio de mercado y en el estudio previo se señala la forma en como se estableció el valor del presupuesto oficial.

ASPECTO TÉCNICO: Las características técnicas, composición de los bienes y servicios requeridos incluidos en el presente proceso de selección son detallados en el anexo técnico, el Estudio y Documentos Previos y la invitación pública.

POBLACIÓN BENEFICIADA: La cantidad de estudiantes que requieren el servicio de transporte escolar será de 547, los cuales se encuentran matriculados en la Institución Educativa Ricardo González y la Institución Educativa La Pradera.

FECHA: Subachoque, Cundinamarca, 02 De Enero de 2026

References

(n.d.). SIIS - /. Retrieved January 02, 2025, from

https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/massivereports

Boletín ETUP_III_trim2025. (2026, January 02). DANE. Retrieved January 02, 2026, from

https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ETUP/bol-ETUP-IIItrim2025.pdf

Boletín mercado laboral. (2026,January 02). DANE. Retrieved January 02, 2026, from

https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-dec2025.pdf

Boletín técnico. (2026, January 02). Boletín técnico. Retrieved January 02, 2026, from https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/nov2025/bol-IPC-nov2025.pdf

Boletín técnico. (2026, January 02). Boletín técnico. Retrieved January 02, 2026, from https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IIItrim2025.pdf

Cámara de Comercio de Bogotá. (n.d.). Trámites y consultas. Retrieved January 02, 2025, from https://linea.ccb.org.co/descripcionciiu/

Modelo de abastecimiento estratégico – ANCP Colombia Compra Eficiente. (n.d.). Colombia Compra Eficiente. Retrieved January 02, 2026, from https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/modelo-de-abastecimiento-estrategico