ANÁLISIS DEL SECTOR

1. INTRODUCCIÓN

El Decreto 1082 de 2015, estableció como deber de las entidades estatales, el hacer durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector. El análisis debe permitir conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo.

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto en mención, determina:

> *"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 dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso"*

De este análisis la entidad estatal debe dejar constancia en los documentos del proceso los principios de economía, eficacia, celeridad e imparcialidad, consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, son guías fundamentales de la función pública, en desarrollo de éstos; El Municipio de Puerto Tejada da cumplimiento al principio de planeación y por tal motivo, requiere entre otros, invertir en la gestión administrativa y de inversión en el sentido de determinar sus necesidades, analizar los mecanismos más idóneos para satisfacer las condiciones en las cuales debe realizar las contrataciones requeridas, todo ello dentro del marco legal.

En atención a lo anterior, el municipio de Puerto Tejada (Cauca) elabora los Estudios del Sector para contratar: **PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL A LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS DEL MUNICIPIO DE PUERTO TEJADA - CAUCA CON DESTINO A LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR DEL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO – CAUCA - VIGENCIA 2026.**

2. ASPECTOS ECONÓMICOS

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.

Sector primario o sector 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 sector 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 sector 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.

El ***servicio de transporte*** hace parte del sector terciario o de servicios, incluye el transporte de carga, servicios de transporte público, transporte terrestre, aéreo y marítimo. Es un sector prioritario para el desarrollo económico y el progreso social de un país, toda vez que la infraestructura vehicular tiene gran relevancia sobre la productividad y el crecimiento económico en general. Así mismo, es un sector de relevancia constitucional, por ser servicios públicos y por conexidad sustancial a algunos de los derechos fundamentales.

COYUNTURA GENERAL Y MACROECONOMICA

Según el informe de Política Monetaria del Banco de la República de octubre de 2025, durante el tercer trimestre la inflación total (5,2%) aumentó, la inflación básica (que excluye alimentos y regulados, 4,8%) se mantuvo estable, y ambos indicadores registraron tasas superiores a las proyectadas en el Informe de julio. El nuevo escenario de pronóstico sugiere una convergencia más lenta hacia la meta del 3%. Exceptuando la canasta de regulados, las variaciones anuales de los principales grupos del índice de precios al consumidor (IPC) sorprendieron al alza con respecto a lo estimado en julio. El mayor desvío se observó en los alimentos, debido a un ciclo alcista más persistente en los precios de los perecederos, aumentos en los costos laborales, incrementos no anticipados en los precios

internacionales de ciertos alimentos y fertilizantes, y otros choques de oferta. Todo esto en un entorno de demanda relativamente fuerte.

En contraste, los precios regulados registraron una variación inferior a la prevista, principalmente por menores ajustes en los servicios de electricidad, atribuibles a una mayor participación de las hidroeléctricas en la generación de energía y a cambios regulatorios en el sector. Las sorpresas al alza en servicios y bienes se relacionan con una demanda interna más dinámica de lo esperado, una desaceleración más lenta en los arriendos, el impacto del aumento en los precios de los alimentos sobre las comidas fuera del hogar, y algunos incrementos no previstos en los precios internacionales de bienes. Asimismo, los aumentos observados en las expectativas de inflación podrían estar presionando varios precios de la canasta del consumidor. Al incorporar estas sorpresas en los pronósticos, se estima una convergencia más lenta de la inflación total y básica a la meta del 3%.

Al final de 2025 la inflación total terminaría en el 5,1% (antes 4,7%) y la básica en el 4,7% (antes 4,2%). Esto implicaría que en 2026 varios grupos del IPC, como los arriendos, se indexarían a una tasa de inflación más elevada. A esto se sumaría una reducción algo más rápida de los excesos de capacidad productiva con respecto a lo previsto en julio. Estas mayores presiones inflacionarias se verían parcialmente compensadas por las reducciones de los precios de bienes importados, debido a una tasa de cambio menor de la incorporada en las proyecciones de julio. Así, para diciembre de 2026 se proyecta una inflación total del 3,6% (antes 3,2%) y una inflación básica del 3,5% (antes 3,3%). La inflación continuaría descendiendo hasta converger a la meta a final del horizonte de pronóstico de dos años. Esta senda descendente de la inflación se soporta en la desaceleración esperada en los precios de los alimentos en 2026, en un contexto de mayor base de comparación y disipación de los choques de oferta. También influirían los efectos acumulados de la política monetaria, reflejados en una brecha del producto que se mantendría negativa hasta mediados de 2026 y en presiones desinflacionarias provenientes de la tasa de cambio.

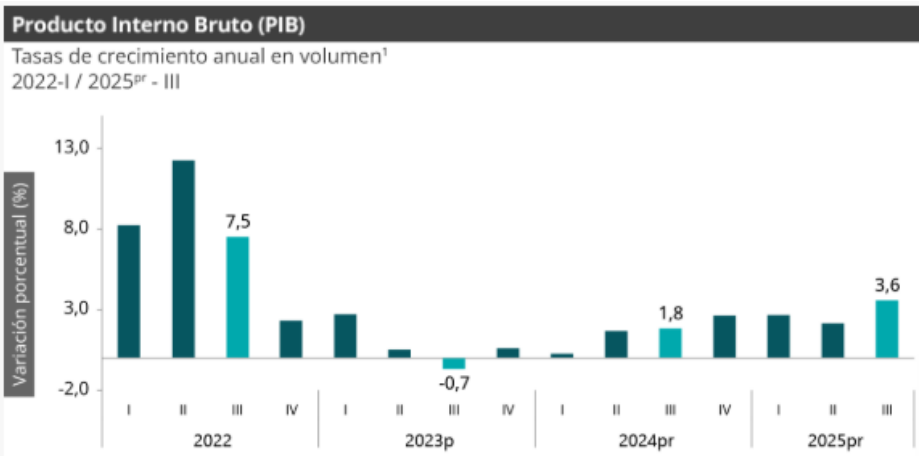
Estas proyecciones siguen enfrentando una elevada incertidumbre, principalmente por el impacto de un posible aumento del salario mínimo en 2026 superior a la inflación observada más el aumento de la productividad laboral, la evolución futura de la tasa de cambio, los efectos de los aumentos de aranceles en el comercio global, los choques de oferta que afectan los precios internacionales de los alimentos y las disposiciones relacionadas con los ajustes en los precios de bienes y servicios regulados.

CRECIMIENTO ECONÓMICO EN COLOMBIA

PRODUCTO INTERNO BRUTO

El producto interior bruto (PIB) es un indicador económico que refleja el valor monetario de todos los bienes y servicios finales producidos por un territorio en un determinado periodo de tiempo. Se utiliza para medir la riqueza que genera un país. También se conoce como producto bruto interno (PBI).

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE en el Boletín Técnico del 18 de noviembre de 2025, en el tercer trimestre de 2025^{pr}, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024^{pr}.



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%.

INDICE DE PRECIO AL CONSUMIDOR

Es una medida del cambio (variación), en el precio de bienes y servicios representativos del consumo de los hogares del país conocido como canasta.

Según el DANE en el último Boletín Técnico de Índice de Precios al Consumidor de 2025, en el mes de diciembre del mismo año, el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (7,91%), Educación (7,36%), Salud (7,20%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,37%) y; por último, Transporte (5,35%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,10%). Entre tanto, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,07%), Bienes y servicios diversos (4,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,76%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,31%), Prendas de vestir y calzado (2,12%), Recreación y cultura (1,85%) y; por último, Información y comunicación (1,22%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

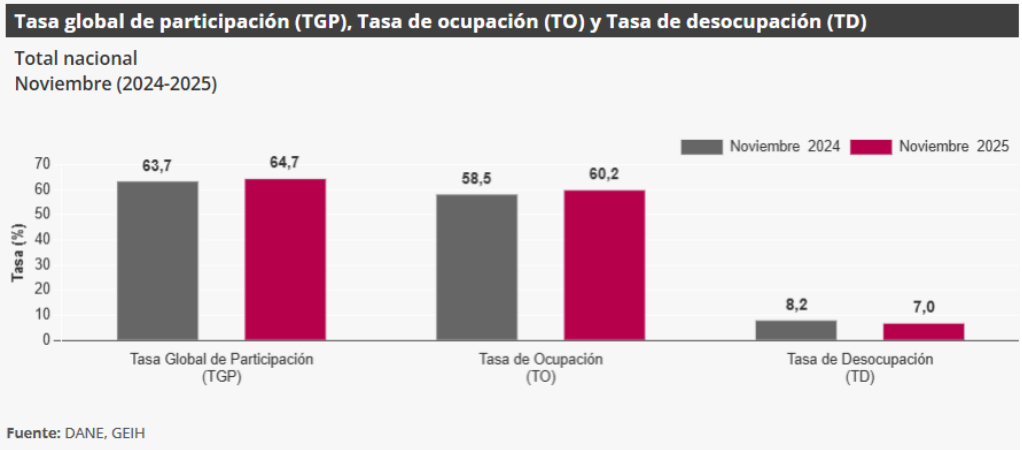
Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación anual y mensual
Total nacional
2024 - 2025 (diciembre)

IPC	Diciembre			
	Variación anual		Variación mensual	
	2024	2025	2024	2025
IPC total	5,20	**5,10**	0,46	**0,27**

MERCADO LABORAL

Según el DANE en el Boletín Técnico de 30 de diciembre de 2025 en cuanto a los principales indicadores del mercado laboral, 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%).



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.

3. SECTOR TRANSPORTE

Según el informe de gestión del Ministerio de Transporte para la vigencia 2025, el Plan Nacional de Desarrollo establece cinco grandes transformaciones estratégicas en las cuales el Sector Transporte cumple un rol transversal y articulador: Ordenamiento del territorio alrededor del agua; Seguridad humana y justicia social; Derecho humano a la alimentación; Transformación productiva, internacionalización y acción climática; y Convergencia regional. Estas transformaciones orientan la planeación, ejecución y seguimiento de las políticas públicas del sector.

En este marco, el Sector Transporte desempeña un papel fundamental en la conectividad y cohesión territorial del país, mediante el desarrollo de una red de infraestructura regional e intermodal que integra los modos carretero, férreo, marítimo, fluvial y aéreo, promoviendo la eficiencia logística, la competitividad y el cierre de brechas territoriales, garantizando un servicio de transporte sostenible, seguro, eficiente, económico y accesible, reconociendo la movilidad como un derecho habilitante para el ejercicio pleno de otros derechos y para el disfrute equitativo de las ciudades, pueblos y territorios.

El sector transporte consolidó en 2025 avances significativos, destacándose la línea de Movilidad segura, sostenible e inteligente (G4), impulsada por la gestión de la ANSV, que benefició a más de 164 mil personas, brindó asistencia técnica a entidades y contribuyó a una reducción preliminar de fallecidos por siniestros viales. En infraestructura y conectividad, se registraron resultados relevantes en vías, puertos y aeropuertos, con cumplimiento o superación de metas en modernización aeroportuaria, dragado fluvial y mantenimiento vial, así como la ampliación de rutas aéreas esenciales. Desde el nivel central, el Ministerio avanzó en la modernización del parque automotor y en la ejecución de recursos estratégicos, mientras que, de forma transversal, el sector mejoró su desempeño

institucional y el cumplimiento de la agenda de igualdad de género, evidenciando madurez institucional, capacidad de ejecución y alineación con los objetivos del PND 2022–2026.

El transporte es un sector estratégico para el desarrollo económico del país, a través del adecuado desarrollo de sus diferentes modalidades es posible garantizar una efectiva circulación de pasajeros, servicio privado y transporte de carga, incrementando así la competitividad en el sector del servicio mencionado. Así mismo, resulta fundamental para el desarrollo social ya que al contar con una movilidad en condiciones que satisfagan las necesidades de los ciudadanos, resulta esencial para la generación de bienestar y cumplimiento del objeto de los servicios prestados en cada una de las condiciones que así se requieran.

El sector transporte ha contribuido de manera significativa en la economía del país, a pesar de los diferentes retos que ha tenido que afrontar durante el año 2024, asociados principalmente al aumento del precio del combustible, la transición energética de la flota, la optimización de recursos, la evasión del pago de pasajes, vandalización de la flota, cambio de regulación, entre otros aspectos que han sido de gran influencia en el desarrollo de la operación.

El sector enfrenta nuevos retos y desafíos a nivel global y local, como la reducción de emisiones de CO2, generado por el uso masivo de combustibles fósiles una de las principales causas del calentamiento global; por lo que el componente medioambiental y de sostenibilidad forman parte de la agenda política del Gobierno nacional y el tratamiento y disposición de las baterías implementadas en los vehículos eléctricos. Al ser un sector indispensable para el funcionamiento y conexión de las ciudades y los países a nivel mundial, cuenta con grandes desafíos, los cuales continúan en la búsqueda de que el transporte y la movilidad aporten al desarrollo sostenible e inclusivo de los países. Algunos de los principales retos son:

- Reducción del impacto climático. El transporte nacional e internacional ya aporta el 20% de las emisiones globales de Gases Efecto Invernadero. A medida que crecen las poblaciones, las economías y la necesidad de movilidad, las emisiones de GEI del transporte podrían aumentar hasta en un 60% para el 2050 si no se controlan.
- Acceso a una movilidad eficiente, segura y asequible, con una huella climática mucho menor.
- Transporte que impulse el desarrollo humano y la inclusión social, ampliando las alternativas de transporte sostenible especialmente en comunidades vulnerables o de bajos ingresos.
- Seguridad vial. “Más de 1,35 millones de personas pierden la vida anualmente debido a accidentes de tránsito, y el 93 % de las muertes se producen en los países en desarrollo.
- Incorporación de energías renovables en el transporte que se han visto impulsadas significativamente por la subida de precios del combustible y el creciente compromiso de lucha contra el cambio climático. Para ello, actualmente la movilidad eléctrica se ha tomado el futuro del transporte a nivel global.

En el corto plazo, un incremento en la inversión en infraestructura de transporte – además de contribuir como formación bruta de capital al PIB – genera un aumento en la demanda de otras actividades económicas que sirven como insumo de este sector, que en su mayoría pertenecen al sector industrial.

La movilidad es uno de los fundamentos que mantienen el sistema urbano en funcionamiento, cada ciudadano utiliza uno o diferentes medios de transporte y la mayoría lo hace a diario.

El servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial lo prestan empresas de transporte habilitadas, cuya autorización la expide el Ministerio de Transporte mediante resolución, de conformidad con el Decreto 174 de 2001 que reglamentó este servicio y estableció que el mismo se presta bajo la responsabilidad de empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas en esta modalidad. Para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, es indispensable contar con una tarjeta de operación cuya vigencia es de dos años, expedida por el Ministerio de Transporte al vehículo vinculados a las empresas de transporte público de acuerdo con la capacidad transportadora fijada según su plan de rodamiento. Las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor especial debe contar con la tarjeta de operación que les permita circular libremente por el tiempo de dos años, término en el cual deberán actualizarla ante el Ministerio de Transporte. Los indicadores económicos identificados que inciden en el costo del servicio son el IPC y el incremento del SMMLV. De acuerdo a las consultas realizadas y registros en el portal Colombia Compra Eficiente, se ha establecido que existen empresas que ofrecen el servicio de transporte especial, de acuerdo con el dato arrojado por el Sistema de Información y Reporte Empresarial de la Superintendencia de Sociedades. Se constata que hay varias empresas del sector de transporte con amplia trayectoria en la prestación del servicio y que han participado en anteriores convocatorias.

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 – ASOCIACION 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
- TRANSPORTES BRASILIA

Códigos CIIU de actividades de transporte

4921 Transporte de pasajeros
4922 Transporte mixto
4923 Transporte de carga por carretera
5011 Transporte de pasajeros marítimo y de cabotaje
5012 Transporte de carga marítimo y de cabotaje
5021 Transporte fluvial de pasajeros
5022 Transporte fluvial de carga
5111 Transporte aéreo nacional de pasajeros
5121 Transporte aéreo nacional de carga

4. ASPECTOS TÉCNICOS Y REGULATORIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL

El sector transporte en Colombia, está regulado por el Ministerio de Transporte, que es el organismo encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulaciones económicas del transporte, el tránsito y la infraestructura.

El marco institucional del transporte en Colombia se puede dividir en tres grandes niveles según está consignado en el Decreto Único Reglamentario de Transporte (Decreto 1079 de 2015). En primer lugar, hay un conjunto de autoridades a nivel nacional o central, en segundo lugar, un nivel territorial, que está compuesto por las autoridades a nivel regional, distrital y municipal que participan en la coordinación del transporte, y en tercer lugar el componente de agentes privados que están vinculados a la operación de los diversos sistemas de transporte, tanto público como privado, de carga o de pasajeros.

Adicionalmente, el Decreto Único Reglamentario de Transporte consigna todas las medidas técnicas de operación de los diferentes modos de transporte, así como las reglamentaciones a nivel intermunicipal, municipal, distrital y metropolitano.

El Decreto 1079 de 2015, compiló en decreto 328 de 2015, el cual define en el artículo 2.2.1.6.4 el servicio especial de parque automotor terrestre como aquel que "*se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo*

determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente decreto."

Bajo esta modalidad de servicio de transporte terrestre especial, se atiende la movilidad de la población más sensible en Colombia:

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

Sobre la contratación de este servicio, el artículo 2.2.1.6.3.1 ibídem, dice: "*el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sólo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad; en ningún caso se podrá prestar sin sujeción a un documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica contratante, que contenga las condiciones, obligaciones y deberes pactados por los contratantes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente decreto*."

De igual manera, la misma norma, en el numeral 1º del artículo 2.2.1.6.3.2, define el contrato para transporte de estudiantes, de la siguiente manera: **"***es el que se suscribe entre la Entidad Territorial o la Secretaría de Educación de Entidades Territoriales certificadas o el Centro Educativo o la Asociación de Padres de familia o un grupo 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, incluyendo las salidas extracurriculares."*

De lo anterior se tiene que el transporte de escolares cuenta con normas específicas expedidas por el Ministerio de Transporte, que regulan la prestación a este grupo de usuarios, especialmente compiladas en el Decreto 1079 de 2015, Decreto único Reglamentario del Sector Transporte, 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 especial, establece a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte como entidad encargada de velar por el cumplimiento de lo señalado en el decreto, e igualmente, establece a la misma obligación a cargo de las entidades del orden municipal, distrital y metropolitano, entre otras disposiciones.

En atención a lo anterior para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y celebración de contrato de transporte estudiantil, el contratista deberá cumplir con la normatividad vigente, en aspectos regulatorios, técnicos y operativos, en especial los contenidos en el Decreto 1079 de 2015, Circulares que regulen y apliquen

expedidos por el Ministerio de Educación, Ministerio de Transporte y Superintendencia de Puertos y Transporte; además, las normas que las adicionen, modifiquen o complementen.

5. ASPECTOS JURÍDICOS

De conformidad con el artículo 2º de la Ley 1150 de 2007 modificado por el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011, las entidades seleccionarán a los contratistas a través de las siguientes modalidades:

a) Licitación pública;
b) **Selección abreviada**;
c) Concurso de méritos;
d) Contratación directa, y
e) Mínima cuantía.

La selección abreviada se encuentra reglamentada en el numeral 2º, del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007, así:

> *"La Selección abreviada corresponde a la modalidad de selección objetiva prevista para aquellos casos en que, por las características del objeto a contratar, las circunstancias de la contratación o la cuantía o destinación del bien, obra o servicio, puedan adelantarse procesos simplificados para garantizar la eficiencia de la gestión contractual."*

La modalidad de **SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA**, se encuentra tipificada en el literal b) ibídem, que dice:

> *"b) La contratación de menor cuantía. Se entenderá por menor cuantía los valores que a continuación se relacionan, determinados en función de los presupuestos anuales de las entidades públicas expresados en salarios mínimos legales mensuales.*
>
> *Para las entidades que tengan un presupuesto anual superior o igual a 1.200.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 1.000 salarios mínimos legales mensuales.*
>
> *Las que tengan un presupuesto anual superior o igual a 850.000 salarios mínimos legales mensuales e inferiores a 1.200.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 850 salarios mínimos legales mensuales.*
>
> *Las que tengan un presupuesto anual superior o igual a 400.000 salarios mínimos legales mensuales e inferior a 850.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 650 salarios mínimos legales mensuales.*
>
> *Las que tengan un presupuesto anual superior o igual a 120.000 salarios mínimos legales mensuales e inferior a 400.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 450 salarios mínimos legales mensuales.*

Las que tengan un presupuesto anual inferior a 120.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 280 salarios mínimos legales mensuales;"

Mediante Decreto Municipal No. 002 de 02 de enero de 2026 por medio de la cual se fijan las cuantías de la contratación en el municipio de Puerto Tejada para la vigencia 2026, se especificó que por el presupuesto anual del municipio inferior a 120.000 SMMLV, la menor cuantía para la vigencia 2026, sería desde $49.025.340 hasta $490.253.400, monto entre el cual se encuentra el presupuesto del presente proceso de selección.

El valor del presupuesto oficial del presente proceso contractual es inferior al límite superior de la menor cuantía y superior al 10% del mismo, el cual es límite para determinar el valor de los procesos contractuales de mínima cuantía, por lo cual el proceso se deberá adelantar por **SELECCIÓN ABREVIADA – MENOR CUANTÍA**.

6. ASPECTOS TÉCNICOS

El objeto de la futura contratación por parte de **LA ALCALDIA DE PUERTO TEJADA** deberá contener, los siguientes ítems:

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD DE MEDIDA	No. DE RUTAS	CANTIDAD DE SERVICIOS
1	PUERTO TEJADA – SANTANDER DE QUILICHAO – PUERTO TEJADA	TRAYECTO (IDA Y VUELTA)	2	69

7. ANÁLISIS DE LA OFERTA

El suministro de servicio de transporte, como los que pretende adquirir el municipio, tales como: servicio de transporte escolar, es prestado únicamente por las empresas habilitadas para por el Ministerio de Transporte; por ende, es un sector muy reducido el que presta el servicio, ya que no cualquier empresa o persona natural (sin habilitación) podría prestar el servicio que se pretende contratar.

Para identificar las empresas que conforme a su naturaleza y objeto social pueden prestar el servicio requerido, se verificó en Portal de información Empresarial de la Súper Intendencia de Sociedades, donde se logró obtener una muestra representativa de empresas, que pueden ofrecer el servicio de iguales o similares características de acuerdo a lo solicitado en el proceso de transporte terrestre:

TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S - TRANES S.A.S.
TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.
TRANSPORTES ESPECIALES ERA S.A.S.
TRANSPORTES ALIADOS LIDERTRANS S.A.
TRANSMOVILIZANDO TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S
TRANSPORTES ESPECIALES ACAR

MAVETRANS S.A.S.
TRANSPORTES ESPECIALES GOLDENS S.A.S.
TRANSPORTES CANIPAS S.A.S.
TRANSPORTES CALDERON S.A. TRANSPORTES ESIVANS S.A.S.
TRANSPORTES ESPECIALES BRASILIA S.A.

8. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

El suministro de servicio de transporte, como los que pretende adquirir el municipio, tales como: servicio de transporte escolar en jornadas de mañana y tarde, son de amplia demanda por diferentes entidades de orden local, regional y nacional, adquirido mediante las diferentes modalidades de selección

Para determinar el presupuesto oficial, se tuvo en cuenta el consumo y precios históricos de los procesos de selección adelantados por diferentes municipios, así como la consulta en base de datos especializados tales como SECOP.

Nº PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	VALOR CTO	PLAZO
140-CPS-263-2026	MUNICIPIO EL CARMEN DE VIBORAL	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA BRINDAR SUBSIDIOS DE TRANSPORTE UNIVERSITARIO A LOS ESTUDIANTES DEL MUNICIPIO CON EL FIN DE FACILITAR SU DESPLAZAMIENTO Y CONTRIBUIR A LA PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO SUPERIOR.	$ 68.525.000	9 MESES
SASIE-SE-002-2026	MUNICIPIO DE YUMBO	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN EL MARCO DEL PROYECTO DE INVERSIÓN DE FORTALECIMIENTO AL ACCESO Y PERMANENCIA DE LA EDUCACIÓN TERCIARIA PARA LA POBLACIÓN DEL MUNICIPIO DE YUMBO	$ 527.982.624	98 DÍAS
SAMC-001-2026	MUNICIPIO DE RISARALDA	EL CONTRATISTA SE OBLIGA PARA CON EL MUNICIPIO A PRESTAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA EL PRIMER SEMESTRE DEL CALENDARIO ESCOLAR 2026 PARA LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES RISARALDA CALDAS	$ 312.446.998	69 DÍAS

9. PRESUPUESTO

COTIZACIONES

No	COTIZACIONES	VALOR POR RUTA
1	SERVITRANSPORTES MORENO SAS	$645.990
2	ESPECIALES VALLE EXPRESS	$649.700

Nota: las cotizaciones se presentan como **DOCUMENTO ADJUNTO**

Para determinar el presupuesto oficial, se solicitaron dos cotizaciones agentes del mercado local, que tienen capacidad jurídica para el desarrollo del objeto contractual, a las cuales se promediaron e incrementó el valor de los impuestos municipales para determinar el valor unitario y total de cada ítem, arrojando los siguientes valores:

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD DE MEDIDA	VALOR TOTAL UNITARIO	No. DE RUTAS	CANTIDAD DE SERVICIOS	VALOR TOTAL
1	PUERTO TEJADA – SANTANDER DE QUILICHAO – PUERTO TEJADA	TRAYECTO (IDA Y VUELTA)	$715.869	2	69	$98.789.884
					TOTAL	**$98.789.884**

El presupuesto determinado para la ejecución del contrato por la Entidad es por valor máximo de **NOVENTA Y OCHO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($98.789.884).**

El análisis del mercado, con las respectivas descripciones de los ítems y cantidades se encuentra en **DOCUMENTO ANEXO.**

10. ANÁLISIS FINANCIERO

CAPACIDAD FINANCIERA

Los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado:

a) **Índice de liquidez**: activo corriente dividido por el pasivo corriente;
b) **Índice de endeudamiento**: pasivo total dividido por el activo total;
c) **Razón de cobertura de intereses**: utilidad operacional dividida por los gastos de intereses.

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:

a) **Rentabilidad del patrimonio**: utilidad operacional dividida por el patrimonio.
b) **Rentabilidad del activo**: utilidad operacional dividida por el activo total.

Teniendo los datos de las empresas a las cuales se les requirió solicitud de cotización e información financiera de la página Sistema Integrado de Reportes Financieros-SIRFIN y algunas empresas del sector, la Entidad utilizará el Método de desviación estándar para determinar los indicadores financieros a requerir, lo cual arrojó lo siguiente:

PROCESO	OBJETO	INDICE LIQUIDEZ		INDICE DE ENDEUDAMIENTO		RAZON DE COBERTURA DE INTERES		RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		RENTABILIDAD DEL ACTIVO		Capital de trabajo
CP-S-01-2026	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL EN LA MODALIDAD DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS DIFERENTES INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE EL COCUY BOYACÁ	≥	3.19	≤	0.55	≥	9.1	≥	0.02	≥	0.01	Mayor o igual al PO
PC-MT-SA-M-001-2026	SUMINISTRO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES PRIORIZADOS, DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE TIBASOSA BOYACÁ	≥	2.92	≤	0.53	≥	2.02	≥	0.08	≥	0.05	Mayor o igual al PO
SAMC-001-2026	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR TERRESTRE PARA GARANTIZAR EL TRASLADO DE	≥	1	≤	0.3	≥	1	≥	0.3	≥	0.01	Mayor o igual al PO

PROCESO	OBJETO	INDICE LIQUIDEZ		INDICE DE ENDEUDAMIENTO		RAZON DE COBERTURA DE INTERES		RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		RENTABILIDAD DEL ACTIVO		Capital de trabajo
	LOS NIÑOS, NIÑAS Y JÓVENES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS URBANAS Y RURALES DEL MUNICIPIO DE NORCASIA, CALDAS											
promedio		≥	2	≤	0.46	≥	4.04	≥	0.13	≥	0.02	Mayor o igual al PO

Conforme a lo anterior, los indicadores de tipo financiero requeridos para el proceso de selección serán:

RESUMEN REQUISITOS DE ORDEN FINANCIERO
Los indicadores financieros evaluados se tomarán con base en los datos contenidos en la información en firme del Registro Único de proponentes
INDICE DE LIQUIDEZ: (activo corriente/pasivo corriente) El proponente deberá demostrar un nivel de liquidez igual o mayor a 2**,0**
NIVEL DE ENDEUDAMIENTO: (pasivo total/activo total) El proponente deberá demostrar un nivel de endeudamiento igual o menor a **0,46**
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES: (Utilidad Operacional / Gastos de Intereses) El proponente deberá demostrar una cobertura de intereses igual o mayor a **4.04**
CAPACIDAD DE ORGANIZACIONAL

INDICADOR	**MINIMO REQUERIDO**
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO (utilidad operacional/patrimonio)	Igual o mayor a **0,13**
RENTABILIDAD DEL ACTIVO (utilidad operacional /activo)	Igual o mayor a **0,02**

11. ANÁLISIS DE RIESGOS

Teniendo en cuenta que con la expedición del decreto 1082 de 2015, el riesgo *"es un evento que puede generar efectos adversos y de distinta magnitud en el logro de los objetivos del proceso de contratación o en la ejecución de un contrato".*

Los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.3 del citado decreto, establece la obligación para las entidades estatales de realizar durante la etapa de planeación, el análisis de riesgos por lo cual la entidad presenta en documento de Excel, la matriz de riesgos del presente proceso contractual.

La matriz de riesgos establecida tiene en cuenta los lineamientos dados en el MANUAL PARA LA IDENTIFICACIÓN Y COBERTURA DEL RIESGO EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN, y que busca proteger a las entidades públicas de los eventos en el proceso de contratación, buscando reducir la probabilidad de ocurrencia del evento y de su impacto en el proceso de contratación.

Los riesgos asignados en las etapas de planeación, selección, contratación y/o ejecución, están descritos en el Documento Conpes 3714 de 2011, el cual clasifica los Riesgos de acuerdo con los siguientes tipos:

Riesgos Económicos: son los derivados del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de estos, entre otros.

Riesgos Sociales o Políticos: son los derivados de los cambios de las políticas gubernamentales y de cambios en las condiciones sociales que tengan impacto en la ejecución del contrato.

Riesgos Operacionales: son los asociados a la operatividad del contrato, tales como la suficiencia del presupuesto oficial, del plazo o los derivados de procesos, procedimientos, parámetros, sistemas de información y tecnológicos, equipos humanos o técnicos inadecuados o insuficientes.

Riesgos Financieros: son (i) el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez para obtener recursos para cumplir con el objeto del contrato, y (ii) el riesgo de las condiciones financieras establecidas para la obtención de los recursos, tales como plazos, tasas, garantías, contragarantías, y refinanciaciones, entre otros.

Riesgos Regulatorios: derivados de cambios regulatorios o reglamentarios que afecten la ecuación económica del contrato.

Riesgos de la Naturaleza: son los eventos naturales previsibles en los cuales no hay intervención humana que puedan tener impacto en la ejecución del contrato, por ejemplo, los temblores, inundaciones, lluvias, sequias, entre otros.

Riesgos Ambientales: son los derivados de las obligaciones legales o reglamentarias de carácter ambiental, así como de las licencias, planes de manejo o de permisos y autorizaciones ambientales, incluyendo tasas retributivas y compensatorias, obligaciones de mitigación, tareas de monitoreo y control, entre otras.

Riesgos Tecnológicos: son los derivados de fallas en los sistemas de comunicación de voz y de datos, suspensión de servicios públicos, nuevos desarrollos tecnológicos o

estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del contrato, obsolescencia tecnológica.

Los anteriores, se evaluarán, calificaran y asignaran según apliquen, teniendo en cuenta las condiciones del mercado, las circunstancias sociales y políticas que pueden generar algún riesgo, la experiencia de la entidad en pasados procesos de selección; de igual manera, se les determinará el tratamiento y seguimiento respectivo.

La matriz de riesgo se aporta en **DOCUMENTO ANEXO**

12. ANÁLISIS ACUERDOS COMERCIALES

Según el MANUAL PARA EL MANEJO DE LOS ACUERDOS COMERCIALES EN PROCESOS DE CONTRATACIÓN M-MACPC-14, expedida por Colombia Compra Eficiente, para analizar si el proceso de contratación está cobijado por un acuerdo comercial suscrito por Colombia, se deben aplicar 3 reglas.

Regla 1

Si la Entidad Estatal **no** hace parte de las Entidades Estatales incluidas en el Acuerdo Comercial, el Proceso de Contratación **no** está cubierto por este y, en consecuencia, no es necesario hacer análisis adicional alguno.

Las alcaldías están incluidas en la lista de Entidades de los Acuerdos Comerciales con la Alianza Pacifico (únicamente con Chile y Perú), Chile, Costa Rica, los Estados AELC, el Triángulo Norte (únicamente con Guatemala), la Unión Europea; y la Decisión 439 de 1998 de la Secretaria de la CAN.

Regla 2

Si la Entidad Estatal está incluida en el Acuerdo Comercial y el valor estimado del Proceso de Contratación es **inferior** al valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable, el Proceso de Contratación **no** está cubierto y, en consecuencia, **no** es necesario hacer análisis adicional alguno.

Según el valor, los acuerdos comerciales están cubiertos si el proceso es para adquirir bienes y servicios a partir de $818.650.000 y para servicios de construcción a partir de $20.466.258.000.

El Acuerdo Comercial con el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala) es aplicable a los Procesos de Contratación a partir del límite inferior de la menor cuantía.

La Decisión 439 de 1998 de la Secretaria de la CAN es aplicable a todos los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas, independientemente del valor del Proceso de Contratación

Regla 3

Si la Entidad Estatal está incluida en el Acuerdo Comercial y, el valor estimado del Proceso de Contratación es superior al valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable, la Entidad Estatal debe determinar si hay excepciones aplicables al Proceso de Contratación.

Acuerdo Comercial		Entidad Estatal incluida	Presupuesto del proceso de contratación superior al valor del acuerdo comercial	Excepción aplicable al proceso de contratación	Proceso de Contratación cubierto por el acuerdo comercial
Alianza Pacífico	Chile	SI	NO		NO
	México	NO			NO
	Perú	SI	NO		NO
Canadá		NO			NO
Chile		SI	NO		NO
México		NO			NO
Corea		NO			NO
Costa Rica		SI	NO		NO
Estados Unidos		NO			NO
Estados AELC		SI	NO		NO
Triángulo Norte	El Salvador	NO			NO
	Guatemala	SI	SI	SI	NO
	Honduras	NO			NO
Unión Europea		SI	NO		NO
Secretaría del CAN		SI	SI	NO	SI

El presente documento se entiende fechado y firmado una vez sea aprobado por las partes a través del Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP II.

FIRMA ELECTRÓNICA
JOSÉ FERNEY VARGAS CUERO
Secretario de Educación y de las TIC'S