ESTUDIO DEL SECTOR

I. INTRODUCCIÓN

El estudio del sector es una metodología de análisis que las Entidades Estatales deben utilizar en los procesos de adquisición de bienes, servicios y obras para satisfacer las necesidades de la Entidad y obtener el mayor valor por el dinero público. Se estructura conforme a las disposiciones previstas en el Decreto 1082 de 2015 y en la *"Guía para la Elaboración de Estudios de Sector"* publicada el pasado cinco (5) de marzo de 2017 por la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente.

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

El Consejo Nacional de Política Social, mediante documento CONPES No 3883 del 21 de febrero de 2017, recomendó la adopción de la medida correctiva de Asunción Temporal de la Competencia de la prestación del Servicio Educativo en los niveles de preescolar, básica y media en el Departamento de la Guajira en virtud de lo establecido en el artículo 14 del Decreto 028 de 2008.

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante documento CONPES No. 3984 del 20 de febrero de 2020, recomendó la extensión de la vigencia de la medida correctiva de asunción temporal de la competencia, en aplicación del Decreto 028 de 2008, adoptada mediante el documento CONPES 3883 del 2017.

Que mediante la Resolución No. 0624 del 21 de febrero de 2020 expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público se extendió por el término de dos (2) años la vigencia de la Medida Correctiva de Asunción Temporal de la competencia adoptada mediante la Resolución 0459 del 21 de febrero de 2017 expedida por la Dirección General de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en el Departamento de La Guajira, y los municipios de Maicao, Riohacha y Uribía.

En ejercicio de las facultades legales conferidas por el numeral 13.3 del Artículo 13 del Decreto 028 de 2008, en concordancia con el artículo 2.6.3.4.1 del Decreto 1068 de 2015, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público expidió la Resolución 0459 del 21 de febrero de 2017, por la cual se adopta de manera cautelar la medida correctiva de Asunción Temporal de la Competencia de la prestación del Servicio Educativo en los niveles de preescolar, básica y media en el Departamento de la Guajira, Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha, Uribía y Maicao, y se inicia la actuación administrativa de acuerdo con lo previsto por el Decreto 028 y sus normas reglamentarias.

De conformidad con lo anterior, el artículo 13.3.1 del Decreto 028 de 2008, prevé en su parte pertinente lo siguiente: *"El administrador o el tercero contratado para estos efectos tendrá las facultades propias del jefe del organismo intervenido para la administración del servicio público y*

podrá disponer para tal fin de los recursos del Sistema General de Participaciones como ordenador de gasto y nominador dentro de los límites de la ley".

Así las cosas, la Administración Temporal procede a efectuar el presente estudio del sector para la contratación del servicio de transporte escolar en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha – La Guajira.

A. ASPECTOS GENERALES

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 con los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

Según la división de la Economía Clásica, los sectores de la economía son los siguientes:

1. Sector primario o sector agropecuario.
2. Sector secundario o sector Industrial.
3. Sector terciario o sector de servicios.

Por su parte cada uno de estos tres sectores, contiene la siguiente descripción:

1. Sector primario: el que obtiene productos directamente de la naturaleza, materias primas, creaciones, etc. Contenidos en este sector, se encuentran:

    - Sector agropecuario (agrícola y ganadero)
    - Sector pesquero (del mar o del río)
    - Sector minero (de las minas y complementos rocosos)
    - Sector forestal (del bosque)

2. Sector secundario: el que transforma materias primas en productos terminados o semielaborados. Contenidos en este sector, se encuentran:

    - Sector industrial
    - Sector energético
    - Sector minero (se considera también parte del sector secundario porque a partir de la minería se pueden crear distintos productos).
    - Sectores de la construcción

3. Sector terciario también es considerado como sector de servicios ya que no produce bienes, sino servicios. Contenidos en este sector, se encuentran:

    - Sector transportes
    - Sector comunicaciones
    - Sector comercial
    - Sector turístico
    - Sector sanitario
    - Sector educativo
    - Sector financiero
    - Sector de la administración

El objeto a contratar hace referencia al sector servicios actividad transporte escolar, el cual comprende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas estudiantes, de un lugar a otro, utilizando vehículos apropiados, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Enmarcado en lo anterior, el sector relacionado con el objeto contractual es el sector terciario que contiene el sector de transporte, dentro del cual se enmarca el servicio requerido, el cual está relacionado con la Contratación del servicio de transporte escolar en el municipio de Riohacha, departamento de La Guajira. De igual forma, derivado de la clasificación de bienes y servicios del generador de código d Colombia Compra Eficiente (www.colombiacompra.gov.co/clasificador-de-bienes-y-servicios), se obtienen las siguientes clasificaciones en las que se pueden enmarcar las obras requeridas:

SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	CÓDIGO UNSPSC	DESCRIPCIÓN
(78) SERVICIOS DE TRANSPORTE, ALMACENAJE Y CORREO	(11) TRANSPORTE DE PASAJEROS	(18) TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA	78111800	TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA

Los aspectos generales del servicio requerido objeto del presente proceso, se describen a continuación:

B. PERSPECTIVA LEGAL

El servicio educativo es el conjunto de políticas, normas jurídicas y modalidades educativas entre las que se destacan: formal (estructura en niveles y grados), no formal (programas y estrategias) e informal; también a las instituciones educativas de los diferentes niveles y modalidades con funciones educativas, culturales y recreativas; además, a los recursos humanos, metodológicos, tecnológicos, materiales, administrativos y financieros que están articulados en procesos y estructuras para alcanzar los objetivos, fines y principios de la educación (Artículo 2, Ley General de Educación, Ley 115 de 1994).

El sector transporte está constituido por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas. El Ministerio de Transporte encabeza el sector y cuenta cuatro entidades adscritas: El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL y la Superintendencia de Puertos y Transporte – SUPERTRANSPORTE.

Adicionalmente, existen otras entidades del orden nacional que destinan parte de sus recursos a proyectos de inversión del sector transporte. Estas entidades son: la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastre – UNGRD, el Fondo de Adaptación y Colombia Humanitaria.

Cada entidad cumple funciones específicas en la cadena de generación de valor público del sector y al evaluar, y demandar información de estas entidades, se debe procurar tener en cuenta su campo de acción. Esto es especialmente sensible cuando se trata de los organismos de control del Estado, quienes muchas veces por no considerar cual es la posición específica de cada entidad en

el ciclo de políticas del sector terminan requiriendo información por la cual estas no pueden responder. A continuación, se describe brevemente cada una de las entidades mencionadas:

i. Ministerio de Transporte: principal autoridad en Colombia en el sector transporte responsable de formular y adoptar políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura en los modos carretero, férreo, marítimo y fluvial.
ii. Superintendencia de puertos y transporte: responsable de vigilar, inspeccionar y controlar lo relacionado con los puertos y en con la prestación del servicio de transporte público marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo en el país. De igual manera se encarga de supervisar los contratos de inversión del sector.
iii. Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil – Aero civil: se encarga de regular, vigilar y establecer las políticas, normas, planes y procedimientos referentes a la aeronáutica civil y el transporte de carga aérea en el territorio colombiano. Este organismo coordina con el Ministerio de Transporte la definición de las políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, para el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país. También coordina con el Ministerio de Relaciones Exteriores las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil. En cuanto a la inversión en el sector, esta entidad ejecuta actividades para construir, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria de su competencia. Adicionalmente, está a cargo de siete concesiones aeroportuarias
iv. Agencia Nacional de Infraestructura – ANI: en 2011 remplazó al Instituto Nacional de Concesiones – INCO y está encargada de "…planear, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados…" (Decreto 4165 de 2011).
v. Instituto Nacional de vías – INVIAS: entidad autónoma de orden nacional y con recursos del Estado que tiene como objetivo "…la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte." (Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992).
vi. Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres –UNGRD: Creada en 2011, es responsable de la gestión de desastres, atiende las políticas de desarrollo sostenible y coordina Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres –SNPAD. En algunas ocasiones asigna recursos de la Nación para el sector transporte.
vii. Colombia humanitaria: fue creada en 2010 para hacerle frente a la emergencia de la ola invernal que afectó el 80% del territorio nacional y la rehabilitación requerida. Cuenta con recursos del presupuesto nacional y dentro de sus responsabilidades está la rehabilitación de la infraestructura de transporte en el país, para lo cual ha realizado convenios interinstitucionales con otras entidades del estado para ejecutar obras con recursos compartidos.
viii. Fondo de Adaptación: institución creada para atender la construcción, reconstrucción, recuperación y reactivación económica y social de en las zonas afectadas por el fenómeno de la niña en los años 2010 y 2011. Este fondo maneja recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN), de los cuales una parte es invertida en el sector transporte.

ix. Departamento Nacional de Planeación – DNP: organismo asesor del Gobierno Nacional que en el sector transporte hace seguimiento a la ejecución presupuestal, apoya la planeación sectorial, los controles de viabilidad y la programación de los recursos.

x. Ministerio de Hacienda y Crédito Público – MHCP: organismo nacional encargado de definir y ejecutar la política económica del país, a través de programas y proyectos, genera leyes y decretos que reglamentan el tema fiscal, tributario y aduanero a través de sus entidades adscritas o vinculadas. En lo relacionado con el sector transporte, este ministerio programa los recursos que le serán asignados al sector y hace seguimiento a las inversiones de las entidades descentralizadas del orden nacional.

Con algunas excepciones el transporte es de jurisdicción nacional. La infraestructura de transporte, incluyendo vías primarias y algunas redes terciarias, los principales puertos marítimos, aeropuertos y vías fluviales, es de jurisdicción nacional. También son de jurisdicción nacional la mayor parte de los servicios de transporte, incluyendo el transporte férreo, el transporte de carga terrestre, el transporte intermunicipal de pasajeros y la navegación, así como los servicios aéreos de transporte comercial de pasajeros y de carga. En la estructura institucional se observa una clara división entre la formulación de políticas en cabeza del Ministerio con la participación del DNP y el Ministerio de Hacienda y el componente de ejecución con las Entidades adscritas al Ministerio.

En este orden de ideas el presente estudio se encuentra enmarcado en las siguientes normas:

- Constitución Política de Colombia
- Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015 y demás decretos vigentes
- Ley 527 de 1999 Por medio de la cual se define y reglamenta el acceso y uso de los mensajes de datos, del comercio electrónico y de las firmas digitales.
- Ley 1474 de 2011 Estatuto anticorrupción
- Ley 769 de 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones
- Decreto 019 de 2012 Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública
- Decreto 431 de 2017 Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones
- Decreto Nacional 1079 de 2015 Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
- Resolución No 0003018 del 04 de Agosto de 2017 Por la cual se define a los municipios de Uribía, Maicao, Hato Nuevo, Albania, Barrancas, San Juan del Cesar, Fonseca, Villanueva, El Molino, Urumita, La Jagua del Pilar, Riohacha, Distracción, Manaure y Dibulla, del Departamento de la Guajira, como Zona Estratégica para el Transporte (ZET), para la prestación del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros Especial Escolar Étnico, de Minorías Raciales y Culturales, Diferencial Rural y se dictan otras disposiciones.
- Circular 20172440001921 del 18 de Diciembre de 2017 Expedida por el Ministerio de Transporte
- Resolución 1537 del 2 de septiembre de 2020, por medio del cual se modifica la Resolución 677 de 2020 en el sentido de sustituir el anexo técnico que adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo y de la enfermedad COVID 19 en el sector transporte.
- Normas pertinentes del Código de Comercio y del Código Civil vigentes, en lo no previsto por las disposiciones anteriores

- Los manuales y guías que expida la Agencia Nacional de Contratación Pública- Colombia. Compra Eficiente
- Las demás disposiciones que por el objeto y la naturaleza de este proceso le sean aplicables.

C. PERSPECTIVA ECONÓMICA

Sector De Transporte

Las cifras del sector muestran un crecimiento y desarrollo de la infraestructura de transporte. El tema del transporte es vital para el desarrollo de la economía del país, dado que es el medio para el traslado de personas o cosas, dentro del territorio, o hacia el exterior.

Hace parte al sector terciario o de servicios, el Sector Transporte, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc.…

Según el reporte Final de Consultoría, consultor ICOVIAS LTDA., Septiembre de 2012 se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte un total de 1.121 empresas para prestar el servicio público terrestre automotor especial en el territorio nacional, de las cuales el 31% han sido habilitadas en la Dirección Territorial- DT de Cundinamarca, el13% en la DT de Antioquia, el 11% en la del Valle, el 8% en la DT de Boyacá y Casanare, mientras el restante 37 % se encuentras habilitadas en las otras 16 territoriales del País.

La evolución del número de empresas ha sido importante entre los años 2000 y 2004, en donde se tuvo un aumento de 136 a 918 empresas, que corresponde a un crecimiento de 67,5% a una tasa del 61% anual. Posteriormente la tasa de crecimiento anual bajo a 1,5 % hasta el año 2009, pero actualmente va en aumento, registrándose una tasa corresponde al 2,8% anual.

La Resolución 3178 de 2008 y la modificación al artículo 2 con la Resolución 3054 de 2009, abren la posibilidad de vinculación de vehículos clase camioneta incluidos hasta de 9 pasajeros de capacidad y camionetas doble cabina, hasta copar la capacidad transportadora soportada en los nuevos contratos que surjan a la empresa de transporte, con la salvedad de ser propiedad de la empresa o en arrendamiento financiero cuyo locatario sea la empresa de transporte. Este hecho se tradujo en informalidad en procesos posteriores a la vinculación, ya que los vehículos camionetas pasaron de ser propiedad de empresas, a pasar propiedad de personas naturales o empresas no relacionadas con el Transporte. Según los datos consignados en la base del parque automotor del Ministerio de Transporte, en el año 2008 cuando entra en vigor la normativa se incrementa en 400% la cantidad de vehículos doble cabina vinculados, vehículos que solo podrían ser vinculados a nombre de una empresa de Transporte especial y que ahora tienen otros propietarios, siendo el 85% del parque automotor vinculado este año.

Así mismo, el transporte urbano en Colombia ha sido tradicionalmente manejado por una gran cantidad de empresas comerciales privadas en todos los rincones del país. Las autoridades de transporte asignan rutas a las diferentes empresas con una variedad de vehículos (buses, busetas, microbuses o colectivos) de acuerdo con la necesidad o el estado de la vía.

El transporte en Colombia está regulado dentro de las funciones del Ministerio de Transporte, el cual lleva procesos junto con la autoridad ambiental (Ministerio de Ambiente y Desarrollo sustentable), la Unidad de Planeación minero-energética, la empresa ECOPETROL, el Ministerio de Minas y Energía y otras entidades de índole estatal.

Según las cifras reveladas por el DANE, el sector transporte registró un pobre crecimiento del 1.3% anual durante el año 2016, desacelerándose de manera marcada frente al 3.8 % anual observado un año atrás (ver gráfico adjunto). Así, el desempeño del sector transporte fue incluso inferior al de la economía como un todo, la cual se expandió tan solo un 2% anual en 2016 (vs. el 4.5%-5% del período 2010-2014).

Al analizar el desempeño del sector por modo de transporte, se observa que el que registró el mejor comportamiento fue el transporte por vía aérea, cuya participación en el total del sector transporte es la más baja (14%). En efecto, este rubro se expandió un 5.1% anual en 2016, desacelerándose fuertemente frente al crecimiento del 10.9% observado en 2015. Ello obedeció a la menor dinámica en la movilización de pasajeros por este modo de transporte, cuyo crecimiento pasó del 10.2% anual en 2015 al 4.8% en 2016.

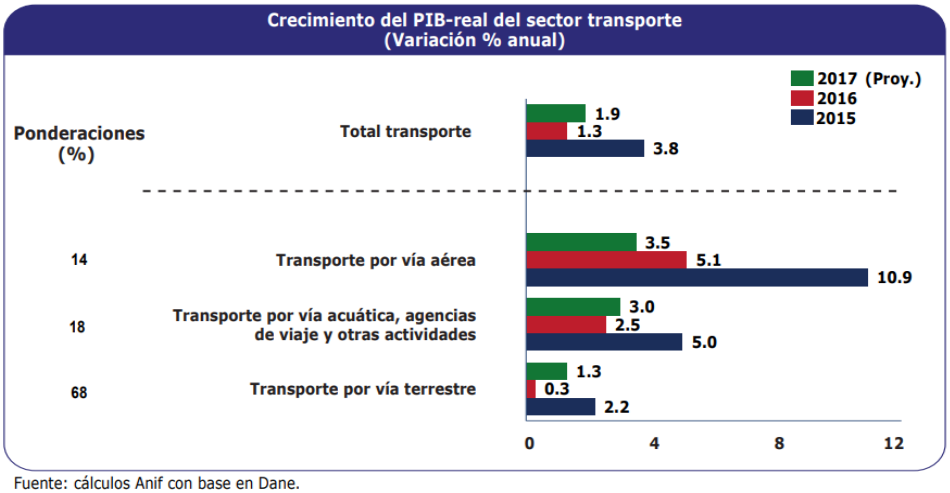
Aun así, dicho crecimiento fue muy superior al de la economía como un todo (2%), gracias a la buena dinámica que ha tenido la movilización de pasajeros internacionales en los últimos años, la cual registró un crecimiento del 7.2% en 2016 (vs. 10.5% un año atrás). Diversos factores han influido en dicho comportamiento, entre los cuales se destacan: i) la devaluación de la tasa de cambio (del 11.2% en 2016), que abarata los viajes de los extranjeros hacia Colombia; ii) el desarrollo del sector turismo en el país; y iii) las mejoras en seguridad de los últimos años, que se han visto beneficiadas por las negociaciones y firma del Acuerdo de Paz con la guerrilla de las FARC.

Con relación a la movilización de carga por vía aérea, esta logró mantener un crecimiento del 3.5% en 2016. Allí la desaceleración en el movimiento de carga nacional (3.5% en 2016 vs. 10.2% en 2015) logró ser contrarrestada por la expansión en el movimiento de carga internacional (3.5% vs. 1.6%). Por su parte, el transporte por vía acuática y las actividades complementarias al transporte (participación del 18% en todo el sector) registraron una expansión del 2.5% anual, inferior al 5% observado en 2015. Ello obedeció a: i) la caída en el movimiento de carga internacional marítima hacia los 181 millones de toneladas, registrando una contracción del -6.3% anual; ii) la marcada desaceleración en los ingresos de las actividades auxiliares al transporte, los cuales pasaron de crecer un 18.2% en 2015 a un 5.3% en 2016, impactados negativamente por el pobre desempeño de los sectores como el agro, la industria y el comercio (ver Informe Semanal No. 1366 de junio de 2017); y iii) el bajo crecimiento de los ingresos de las agencias de viaje (2.5% vs. 2.8%), golpeadas fuertemente por la competencia que ahora ponen las compras a través de páginas web.

Finalmente, el transporte por modo terrestre (con una ponderación del 68%, donde la mayor parte corresponde al modo vial) exhibió un pobre crecimiento del 0.3% anual en 2016, muy por debajo de la moderada expansión del 2.2% registrada un año atrás. Así, resulta evidente que el modo terrestre no logró superar las afectaciones del paro de transportadores de junio-julio de 2016 (ver Comentario Económico del Día 18 de octubre de 2017). Además, se destacó el mal comportamiento de la movilización de pasajeros a nivel urbano. En efecto, en 2016 se movilizaron en promedio 2.7 millones de pasajeros por día, con lo cual se registró una contracción del -0.9% anual. A pesar de lo anterior, cabe mencionar que los sistemas de transporte masivo y metro ganaron participación dentro del total de pasajeros transportados, alcanzando un 54% (vs. 51% registrado un año atrás).

Para 2017, ANIF estima que el PIB real del sector transporte exhibirá una ligera recuperación hacia el 1.9% anual, superior al 1.3% registrado en 2016. En particular, el transporte terrestre se

recuperaría hacia el 1.3% anual (vs. 0.3% un año atrás) gracias a: i) el efecto estadístico a favor que tendría este subsector dada la ausencia de paros de transportadores en 2017; y ii) el soporte que le darían los sectores más intensivos en el uso de este modo como el agro (creciendo al 3% real proyectado para 2017) y el comercio (2%), cuyos desempeños lograrían contrarrestar el menor impulso que estaría proviniendo por el lado de la industria (2.4%). De manera similar, el transporte por vía acuática y las actividades complementarias al transporte rebotarían levemente hacia un 3% (vs. 2.5%) debido a: i) el soporte proveniente de la recuperación del transporte terrestre; y ii) la ligera recuperación pronosticada en la dinámica de las importaciones y exportaciones, teniendo en cuenta que el 97% de la carga de comercio exterior se moviliza por modo marítimo. Finalmente, el transporte aéreo registraría una desaceleración (del 5.1% de 2016 al 3.5% en 2017), en línea con el desempeño que ha venido exhibiendo en los últimos trimestres. Además, el transporte aéreo de pasajeros se vería afectado por el estancamiento del consumo de los hogares (creciendo a ritmos proyectados del 2.2% en 2017, cifra similar al 2.1% observado en 2016).



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

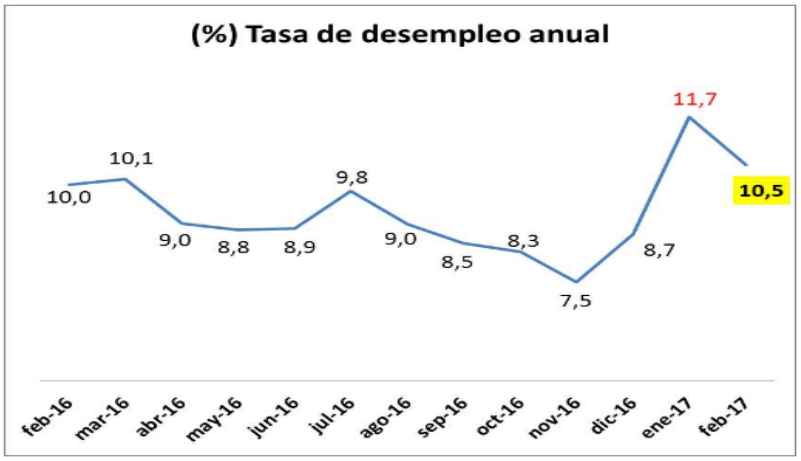
De manera genera, el comportamiento de la economía colombiana durante el primer trimestre de 2017, cinco de las nueve ramas de actividad del país se ubicaron en terreno negativos y hundieron al PIB nacional hasta el 1,1% que también se había registrado en el tercer trimestre del 2016.

En esta oportunidad, la minería fue el sector que más cayó a reportar un decrecimiento de 9,4%, seguido de la construcción con una caída de 1,4% que a su vez fue consecuencia principalmente de la disminución de 7,4% en el PIB de edificaciones.

El tercer sector que más cayó en el primer trimestre fue electricidad, gas y agua con un registro negativo de 0,6% y al cual le siguió comercio, reparaciones, restaurantes y hoteles con una caída de 0,5%.

En el segundo trimestre de este año, el sector construcción sigue continua su tendencia decreciente, en contraste con el crecimiento positivo que ha venido presentando la rama de agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca presentó un crecimiento de 4,4%. En primer trimestre de 2017, la agricultura fue el sector de mayor crecimiento con un registro de 7,7%, seguida de los establecimientos financieros con 4,4% y servicios sociales, comunales y personales que crecieron 2,2%.

Cabe recordar que el Fondo Monetario Internacional (FMI), en julio, volvió a recortar su pronóstico de crecimiento para Colombia. Lo redujo en 0,3% dejándolo en un 2%, luego de que en abril de este año anunciara que la expectativa de PIB para Colombia era de 2,3%.

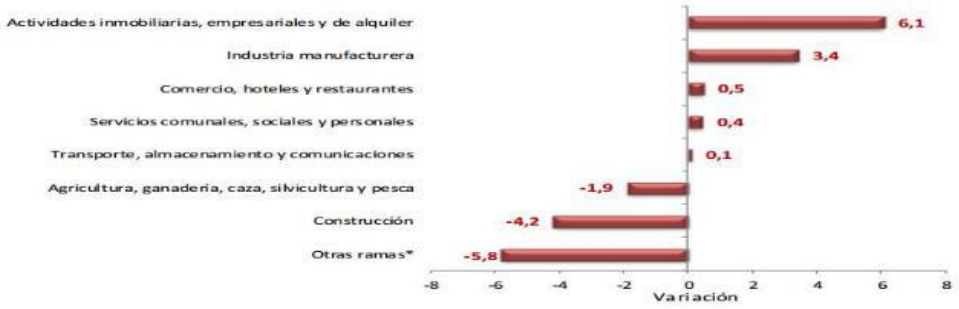


Fuente: Dane, cálculos Dinero

La anterior desaceleración del sector construcción, como se ha descrito anteriormente y como se puede observar en la gráfica que se presenta, ha elevado la tasa de desempleo. Para el mes de febrero la tasa de desempleo se ubicó en 10,5%, lo cual representó un incremento de 0,5% con respecto al mismo mes del año anterior. Este resultado arroja un número de desempleados de 2,56 millones de personas.

En el trimestre diciembre 2016 – febrero 2017, el número de personas ocupadas en el total nacional fue de alrededor de 21,9 millones. En este mismo periodo de tiempo, los segmentos que jalonaron la generación de empleo en el total nacional fueron: la industria manufacturera, las actividades inmobiliarias, empresariales y el comercio. Por su parte, el empleo en los sectores de la construcción y la agricultura cayó 4,2% y 1,9% respectivamente, como se observa en el siguiente gráfico:

Variación de empleo según rama de actividad (diciembre-febrero) 2015-2017

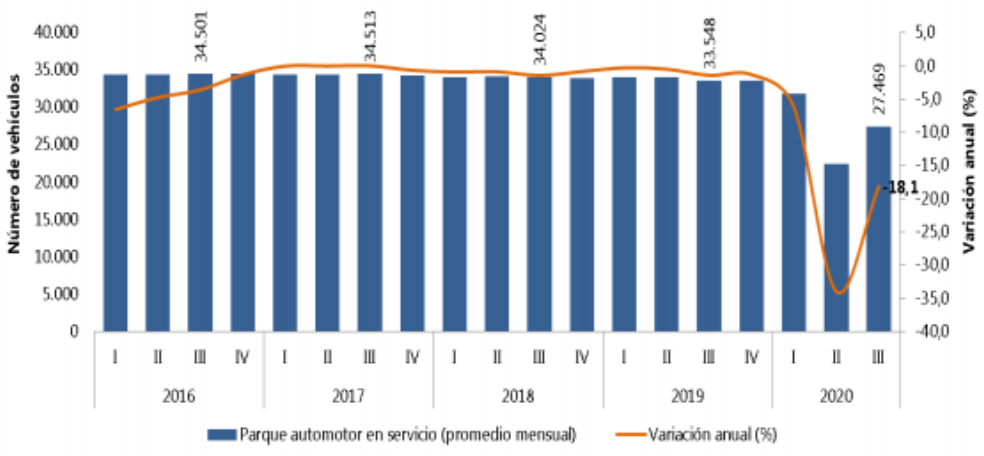


Fuente: Dane

Las tasas de desempleo más bajas se registraron en Bucaramanga (9,3%), Barranquilla (8,2%) y Santa Marta (8%). Por el contrario, las ciudades con tasas de desempleo más altas en el trimestre fueron Quibdó con (16,9%), Cúcuta (18%) y Riohacha (15,6%). La capital del país presentó una tasa de desempleo por encima del promedio nacional (11,5%).

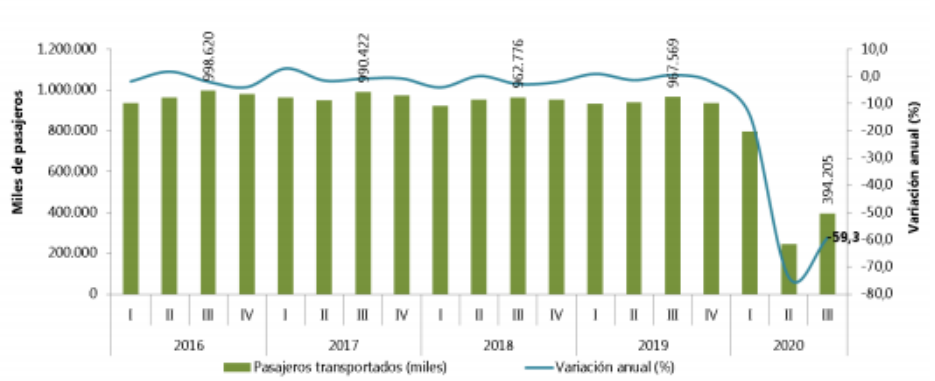
Durante el tercer trimestre de 2020, julio - septiembre, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura contó en promedio con 27.469 vehículos en servicio por mes, lo que representó una disminución de 18,1% con respecto al mismo trimestre de 2019. Por su parte, se transportaron 394.205 miles de pasajeros, lo que significó una disminución de 59,3% en comparación con el tercer trimestre de 2019 (Gráfico 3, anexo 1).

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2016 (I Trimestre) – 2020[P] (III Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2016 (I Trimestre) – 2020 [P] (III Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional

En el trimestre julio - septiembre de 2020, el 57,8% del parque automotor en servicio en el área de cobertura correspondió al transporte tradicional y 42,2% a los sistemas integrados de transporte masivo (SITM).

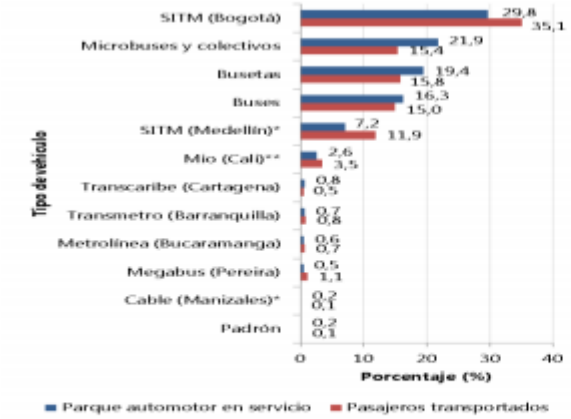
En términos de utilización del servicio, 46,3% de los pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y 53,7% en los sistemas integrados de transporte masivo. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró Bogotá con el 35,1% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 11,9% (Gráfico 4 y cuadro 1).

Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
III Trimestre (2019 – 2020) P

Tipo de vehículo	Variables	III Trimestre 2019	III Trimestre 2020P	Variación porcentual anual
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	38.419	38.433	0,0
	Promedio mensual de vehículos en servicio	33.548	27.469	-18,1
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	967.569	394.205	-59,3
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	25.903	25.307	-2,3
	Promedio mensual de vehículos en servicio	21.669	15.864	-26,8
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	401.600	182.526	-54,6
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.516	13.126	4,9
	Promedio mensual de vehículos en servicio	11.879	11.605	-2,3
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	565.969	211.679	-62,6

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

Gráfico 4. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados
III Trimestre de 2020 P



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional
*Incluye SITM, metro, cable y tranvía.
** Incluye SITM y cable

En el tercer trimestre de 2020, los sistemas integrados de transporte masivo que presentaron la mayor disminución en el parque automotor en servicio fueron Pereira y Barranquilla con -27,5% y -27,2% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados presentó la mayor

variación negativa en la ciudad de Cartagena y el área Metropolitana de Barranquilla con -77,2% y -72,0% respectivamente frente al mismo trimestre de 2019 (Anexo 3.1)

En el tercer trimestre de 2020, en el transporte tradicional, las busetas fueron el tipo de vehículo que registró la mayor disminución en el parque automotor en servicio (-32,9%) y en el número de pasajeros transportados (-59,4%), comparado con el mismo trimestre de 2019.

D. PERSPECTIVA AMBIENTAL

La ampliación de los servicios educativos se considera a menudo como una condición indispensable para estimular la dinámica del desarrollo y mejorar las condiciones de vida. En general puede decirse que, mientras los centros escolares y las actividades de enseñanza que se realizan en su interior tiene un impacto físico más bien limitado sobre el medio ambiente, las actividades conexas deben ser objeto de un estudio más profundo por las repercusiones ecológicas que pueden comportar, aunque dada la estricta regulación aplicable sobre la misma, el impacto ambiental de los servicios asociados suele ser tan reducido que no requiere consideración especial, siempre y cuando se haya considerado el respeto al medio ambiente y las limitaciones ecológicas en el momento de la planificación.

E. PERSPECTIVA SOCIAL

La educación es un factor estratégico para el desarrollo social y económico de un país. Universalmente es un derecho, sin embargo, no todos ingresan a los niveles que se consideran básicos.

A partir del año 2010, el Ministerio de Educación Nacional y las Entidades Territoriales, han generado estrategias para brindar el servicio de transporte escolar a los estudiantes matriculados entre los grados transición y undécimo, que viven en zonas distantes de las instituciones educativas estatales.

La focalización de los estudiantes que son beneficiados por esta estrategia se realiza por las secretarias de educación de las Entidades Territoriales Certificadas y se determina por el cumplimiento de una o más de las siguientes condiciones:

- Vivir en zona rural donde no hay oferta de cupos.
- Cuando el colegio se ubica en una distancia mayor a 2 kilómetros del lugar de residencia.
- Estudiantes con algún tipo de discapacidad.

Las condiciones para la focalización pueden variar de acuerdo con las necesidades propias de la Entidad Territorial.

La estrategia de transporte escolar busca garantizar el acceso y permanencia de los niños. Niñas y adolescentes al sistema educativo principalmente aquellos que se encuentran en las zonas rurales o dispersas.

F. INTERNACIONAL

El presente proceso de selección no se encuentra sujeto a la aplicación de acuerdos comerciales, teniendo en cuenta el numeral 56 de la lista de excepciones, prevista en el *"Manual para el manejo*

de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación", Versión M-MACPC-14, publicado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

II. ESTUDIO DE LA DEMANDA

El Distrito de Riohacha en materia de contratación de transporte escolar, tiene en los últimos años registrados poca información, según se puede determinar con el contenido del portal único de contratación:

HISTÓRICO DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE OTRAS ENTIDADES ESTATALES Y OTROS CONSUMIDORES DEL BIEN O SERVICIO

El Departamento de La Guaira registra la siguiente contratación en el portal único de contratación:

LP-008 de 2018	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MANAURE	IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE TRANSPORTE ESCOLAR EN UNA POBLACIÓN ESCOLAR PRIORIZADA PARA CONTRIBUIR AL ACCESO CON PERMANENCIA DE LOS ESTUDIANTES EN LOS E.E. OFICIALES DEL MUNICIPIO DE MANAURE DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA	**La Guajira** : Manaure	$1.695.241.944,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato** 09-07-2018
ATM–LP–003 -2018	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ADMINISTRACIÓN TEMPORAL DEL SECTOR EDUCATIVO PARA EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA – RIOHACHA	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE MAICAO, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA	**La Guajira : Maicao**	$2.341.186.560,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 15-05-2018**
LP-002-2018	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA – GOBERNACIÓN	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A ESTUDIANTES DE LA POBLACIÓN VULNERABLE DE LOS DOCE MUNICIPIOS NO CERTIFICADOS DEL DEPARTAMENTO LA GUAJIRA	**La Guajira : Albania, Barrancas, Dibulla, Distracción, El Molino, Fonseca, Hatonuevo, La Jagua Del Pilar, Manaure, San Juan del Cesar, Urumita, Villa nueva**	$27.406.423.390,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 02-03-2018**
LP - 009 de 2017	Licitación Pública	Adjudicado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MANAURE	IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE TRANSPORTE ESCOLAR EN UNA POBLACIÓN ESCOLAR PRIORIZADA PARA CONTRIBUIR AL ACCESO CON PERMANENCIA DE LOS ESTUDIANTES EN LOS E.E. OFICIALES DE MANAURE DEL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA	**La Guajira : Manaure**	$1.649.910.600,00	**Fecha de apertura 04-08-2017**
LIC 002-17	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE ALBANIA	FORTALECIMIENTO A LA PERMANENCIA EDUCATIVA, MEDIANTE EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR - ALBANIA, LA GUAJIRA, CARIBE	**La Guajira : Albania**	$2.735.579.900,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 30-06-2017**
LICITACIÓN PUBLICA 001 DE 2017	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE DIBULLA	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN LA CABECERA MUNICIPAL Y LOS CORREGIMIENTOS DEL MUNICIPIO DE DIBULLA, LA GUAJIRA, CARIBE	**La Guajira : Dibulla**	$790.743.490,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 15-02-2017**

LIC003-2016	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE BARRANCAS	APOYO A LAS ESTRATEGIAS DE ACCESO Y PERMANENCIA A TRAVÉS DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR DE ESTUDIANTES DE BÁSICA Y MEDIA DE LA ZONA RURAL Y DISPERSA DE LAS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVAS DE BARRANCAS, LA GUAJIRA	**La Guajira : Barrancas**	$782.392.510,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 06-09-2016**
LIC 005-16	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE ALBANIA	PRESTACION DE SERVICIO EDUCATIVO DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS ESTUDIANTES DE LOS ESTABLECIMIENTO EDUCATIVOS PERTENECIENTES AL MUNICIPIO DE ALBANIA, LA GUAJIRA, AÑO LECTIVO 2016	**La Guajira : Albania**	$1.184.729.980,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 25-08-2016**
LP-008	Licitación Pública	Adjudicado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MANAURE	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A LA POBLACION EDUCATIVA PARA GARANTIZAR EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO OFICIAL EN EL MUNICIPIO DE MANAURE, LA GUAJIRA, VIGENCIA 2016.	**La Guajira : Manaure**	$1.099.800.000,00	**Fecha de adjudicación 19-08-2016**
LP-No. 001 DE 2016	Licitación Pública	Convocado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE VILLANUEVA	PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE PARA EL CUBRIMIENTO DE DOCE (12) RUTAS ESCOLAR RURAL, CON DESTINO A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE VILLANUEVA - LA GUAJIRA.	**La Guajira : Villanueva**	$371.679.000,00	**Fecha de apertura 13-06-2016**
LPA 007 2015	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MANAURE	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A LA POBLACION EDUCATIVA PARA GARANTIZAR DURANTE EL II SEMESTRE DE LA ACTUAL VIGENCIA EL ACCESO Y LA PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO OFICIAL EN EL MUNICIPIO DE MANAURE, LA GUAJIRA, CARIBE 2015	**La Guajira : Manaure**	$2.285.113.500,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 05-08-2015**
LP 01 de 2015	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE SAN JUAN DEL CESAR	Servicio de transporte escolar gratuito para garantizar el acceso y permanencia dentro del sistema educativo oficial de niños niñas y jóvenes año 2015 en el Municipio de San Juan del Cesar, La Guajira	**La Guajira : San Juan del Cesar**	$249.906.240,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 22-06-2015**

El Distrito de Riohacha registra la siguiente contratación en el portal único de contratación:

ATR-LP-006-2019	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ADMINISTRACIÓN TEMPORAL DEL SECTOR EDUCATIVO PARA EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA - RIOHACHA	"PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL DISTRITO ESPECIAL, TURÍSTICO Y CULTURAL DE RIOHACHA, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA".	**La Guajira** : Riohacha	$3,177,575,014.00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato** 26-04-2019
ATR-LP-014-2017	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ADMINISTRACIÓN TEMPORAL DEL SECTOR EDUCATIVO PARA EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA - RIOHACHA	"PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL DISTRITO ESPECIAL, TURÍSTICO Y CULTURAL DE RIOHACHA, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA".	**La Guajira** : Riohacha	$5.843.496.000,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato** 28-03-2018

ATR-LP-001-2017	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ADMINISTRACIÓN TEMPORAL DEL SECTOR EDUCATIVO PARA EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA - RIOHACHA	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE RIOHACHA, GUAJIRA	**La Guajira : Riohacha**	$2.783.500.030,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 13-07-2017**
Licitación Publica No. 001	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE RIOHACHA	APOYO A LA PRESTACIÓN DEL TRANSPORTE ESCOLAR VIGENCIA 2016, PARA ESTUDIANTES DE POBLACIÓN VULNERABLE EN ZONAS RURAL Y URBANO MARGINAL DEL DISTRITO DE RIOHACHA, LA GUAJIRA.	**La Guajira : Riohacha**	$2.043.902.875,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 22-04-2016**
LP0032015	Licitación Pública	Celebrado	LA GUAJIRA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE RIOHACHA	APOYO A LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN LA VIGENCIA 2015 A ESTUDIANTES DE POBLACION VULNERABLE EN ZONA RURAL Y URBANO MARGINAL DEL MUNICIPIO DE RIOHACHA, LA GUAJIRA	**La Guajira : Riohacha**	$2.685.663.763,00	**Fecha de Celebración del Primer Contrato 08-05-2015**

III. ESTUDIO DE LA OFERTA

En el caso de la contratación del transporte escolar por parte de la Administración Temporal, en teoría, dada la normatividad aplicable, todos los posibles oferentes son aquellos identificables en el ámbito nacional como prestadores del servicio de transporte especial, por tanto, la información de eventuales proveedores del servicio fueron tomados de los siguientes procesos de selección adelantos por diferentes entidades públicas: a) Licitación Pública LP 004-2017, Municipio de Valledupar, b) LP-DAL-001-2016, Gobernación de Bolívar, c) LP-005-2016, Alcaldía de Barranquilla, d) LP-005-2016, Distrito Turístico y Cultural de Riohacha, e) LP-SGR-0013-206, Gobernación del Cesar, f) SED-LP-DBE-008-2017, Bogotá D.C..

A continuación, se presenta la información de algunos agentes prestadores que tienen la capacidad de brindar el servicio solicitado por la Administración Temporal:

PROVEEDOR	NIT	UBICACIÓN	CORREO ELECTRÓNICO / DIRECCIÓN
EXPRESO ESPECIAL DEL NORTE S.A.S.	900649376-6	Guajira	giselbermudez@gmail.com
ASOCIACIÓN TRANSPORTADORA FACILITAR (TRANSFACIL)	825003290-6	Guajira	transfacil.ger@hotmail.com
TRANSPORTES RELATURG	830.512.196-2	Guajira	Calle 9 Nº 3-14
SERVITRANS ALBANIA S.A.S.	S/N	Albania, La Guajira	luiferac_71@hotmail.com
ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES EXPRESO ALIANZA	S/N	Riohacha, La Guajira	expalianza2010@hotmail.com
BUSEEXPRESS S.A.S.	S/N	Barranquilla, Atlántico	servicioalcliente@busexpress.co
SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES S.A.	S/N	Bogotá D.C.	Carrera 113 B Nº 63 I -39
COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE COLOMBIA	819005052	Valledupar, Cesar	Carrera 18 D Nº 24 02
SERVITRANSPORTAR LTDA.	892115636-5	Riohacha, La Guajira	Calle 7 Nº 6-57 Of. 203 Centro Ejecutivo Olimpia
TRANSMAMONAL S.A.S.	S/N	Cartagena de Indias, Bolívar	pnaranjo@transmamonal.com
TRANSPORTES ESPECIALES FSG. S.A.S.	S/N	Bogotá D.C.	info@transportesfsg.com

PROVEEDOR	NIT	UBICACIÓN	CORREO ELECTRÓNICO / DIRECCIÓN
UNIÓN TEMPORAL TRANSPORTES SUCHIIMMA	901092879	Riohacha, La Guajira	Calle 15 7 11
TRANSPORTE SOBRE RUEDAS	S/N	Bucaramanga, Santander	Diagonal 15 45 143

IV. INDICADORES FINANCIEROS

A. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD FINANCIERA DEL SECTOR

Para determinar los indicadores financieros la entidad realizó el análisis de dieciocho (18) empresas de similares características, teniendo en cuenta la mayor o menor probabilidad de riesgo para la entidad, así como la relación de dependencia entre el indicador y la ejecución del contrato.

El proponente deberá certificar mediante el Registro Único de Proponentes (RUP) de la Cámara de Comercio en firme sus indicadores financieros tanto de capacidad financiera y de capacidad organizacional.

Para el caso de los Consorcios y/o Uniones temporales se evaluarán los indicadores financieros de acuerdo con el % de participación que tienen cada una de las empresas participantes los cuales están relacionados en el documento de conformación consorcial o de unión temporal.

A continuación se analizan los indicadores con la información obtenida a través de consulta en la página web de la Superintendencia de Sociedades –SIREM y RUES, siguiendo los lineamientos de Colombia compra eficiente:

No	PROVEEDOR	NIT	ACTIVO CORRIENTE	PASIVO CORRIENTE	ACTIVO TOTAL	PASIVO TOTAL	PATRIMONIO TOTAL	UTILIDAD OPERACIONAL	GASTOS DE INTERESES	CODIGO	FILTRO. SECTOR	FUENTE DE INFORMACION
1	SASO S.A.	860515115	7.393.046.638	1.118.143.956	8.811.018.828	2.576.610.631	6.234.408.197	714.627.614	232.743.052	UNSPSC 781018	Transporte de carga por carretera	RUES
2	TRANSPORTES ESPECIALES	830117701	14.817.684.649	5.396.810.851	19.256.614.481	8.407.431.053	10.849.183.428	7.201.644.977	192.455.562	UNSPSC 781018	Transporte de carga por carretera	RUES
3	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS	830033581	7.732.542.433	3.086.445.422	17.450.926.912	6.870.944.640	10.579.982.272	2.855.975.431	125.867.482	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
4	TRANS ARAMA SAS	816007544	7.958.501.666	2.837.593.401	17.740.542.090	9.712.977.472	8.027.564.618	1.657.209.634	359.052.029	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
5	TRANSPORTES ISGO SA	860069088	6.389.279.951	2.192.571.477	11.811.996.349	5.130.182.895	6.681.813.454	555.075.294	185.204.264	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
6	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S.	900444852	4.233.426.135	2.104.031.171	5.789.590.671	3.826.176.786	1.963.413.885	1.925.730.732	107.088.779			RUES
7	SST SERVICIOS Y SUMINISTROS Y TRANSPORTES S.A.	800045713	7.330.380.504	3.025.208.992	18.419.635.879	10.734.726.093	7.684.909.786	1.328.894.136	802.839.296	UNSPSC 781018	Transporte de carga por carretera	RUES
8	ESCONDOR S.A.	860451148	7.045.370.286	2.306.776.551	24.604.379.753	5.807.103.476	18.797.276.277	4.417.917.509	306.236.928	UNSPSC 781018	Transporte de carga por carretera	RUES
9	TRANSTURISMO	830050283	6.870.508.362	1.943.407.862	27.100.874.111	11.418.095.261	15.682.778.850	2.665.173.857	482.755.824	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
10	LINEAS DE RECREACION NACIONAL ESCOLAR Y TURISMO S.A. RENETUR	800167733	4.290.180.000	1.829.739.000	11.881.480.000	3.313.665.000	8.567.815.000	1.237.065.000	308.234.000	UNSPSC 781018	Transporte de carga por carretera	RUES
11	TRANSPORTES CALDERON S	890211325	9.616.177.518	4.691.426.278	28.939.350.199	9.692.476.508	19.246.873.691	1.242.489.001	154.524.682	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
12	LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.A. LIDERTUR S.A	800126471	3.883.281.000	860.952.000	8.171.815.000	3.254.040.000	4.917.775.000	860.586.000	46.718.133	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
13	EXTURISCOL LTDA.	860079217	3.875.019.135	969.943.787	6.786.737.405	1.964.058.584	4.822.678.821	642.748.216	75.880.825	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
14	SERVICIO NACIONAL A ESCOLARES EMPRESAS Y TURISMO S.A. SENALTUR S.A	800126285	14.507.041.784	5.810.397.062	33.535.141.547	9.384.480.508	24.150.661.039	3.896.390.924	128.797.341	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
15	RANSPORTE PUBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL REY DE REYES	808002390	2.868.263.941	447.255.102	7.939.531.366	3.186.983.621	4.752.547.745	1.223.995.913	7.500.000	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
16	TRASNPORTES ESPECIALES ACAR S.A.	805021222	13.303.294.141	6.066.535.509	18.603.632.576	10.066.778.223	8.536.854.353	2.811.909.215	427.469.081	UNSPSC 781118	Transporte de pasajeros por carretera	RUES

De acuerdo con la información obtenida, se consolidó la información, que servirá de base para la determinación de los requisitos financieros habilitantes, teniendo en cuenta la mayor o menor probabilidad de riesgo para la entidad, así como la relación de dependencia entre el indicador y la ejecución del contrato.

De la anterior muestra se eliminaron empresas con indicadores atípicos: Liquidez de 6.41, y 6.61. Capital de trabajo de $2.129'394.964, $2.421'008.839, $2.460'441.000, $2.905'075.348 y $3.022'329.000. Endeudamiento de 23.6%, 27.9%, 28%, 28.9%, 29.2% y 33.5%. Razón de cobertura de intereses de 1.66, 3.00, 3.07, 4.01, 4.62, 5.52, 6.58 y 163.20 veces. Rentabilidad del Patrimonio del 6.5%, 8.3%, 11.5%, 13.3% 66.4% y 98.1%. Rentabilidad del Activo del 4.2%, 4.6%, 7.1%, 8.0%, 9.2%, 9.4% y 9.7%. Los cuales distorsionan la muestra base para determinar los indicadores.

La información que a continuación se anexa, sirvió de base para el cálculo de los indicadores de los posibles oferentes identificados en el estudio del sector

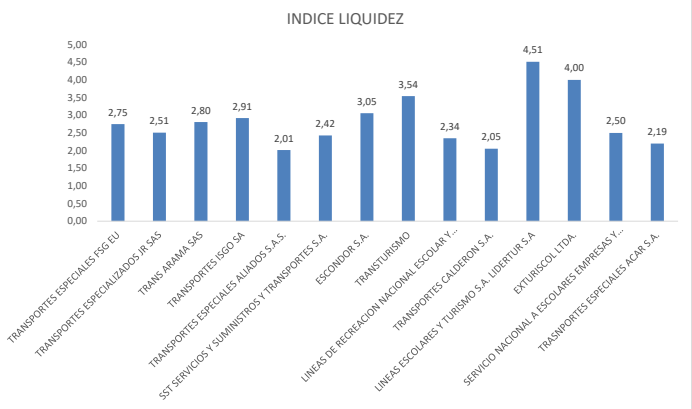
1. ÍNDICE DE LIQUIDEZ.

La Razón liquidez de una organización es juzgada por la capacidad para saldar las obligaciones a corto plazo que se han adquirido a medida que éstas se vencen. Se refieren no solamente a las finanzas totales de la empresa, sino a su habilidad para convertir en efectivo determinados activos y pasivos Corrientes, la fórmula es la siguiente:

Índice de Liquidez = Activo Corriente / Pasivo Corriente

De acuerdo con la muestra analizada, se tiene:

No	PROVEEDOR	ACTIVO CORRIENTE	PASIVO CORRIENTE	LIQUIDEZ
1	TRANSPORTES ESPECIALES FSG EU	14.817.684.649	5.396.810.851	2,75
2	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS	7.732.542.433	3.086.445.422	2,51
3	TRANS ARAMA SAS	7.958.501.666	2.837.593.401	2,80
4	TRANSPORTES ISGO SA	6.389.279.951	2.192.571.477	2,91
5	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S.	4.233.426.135	2.104.031.171	2,01
6	SST SERVICIOS Y SUMINISTROS Y TRANSPORTES S.A.	7.330.380.504	3.025.208.992	2,42
7	ESCONDOR S.A.	7.045.370.286	2.306.776.551	3,05
8	TRANSTURISMO	6.870.508.362	1.943.407.862	3,54
9	LINEAS DE RECREACION NACIONAL ESCOLAR Y TURISMO S.A. RENETUR	4.290.180.000	1.829.739.000	2,34
10	TRANSPORTES CALDERON S.A.	9.616.177.518	4.691.426.278	2,05
11	LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.A. LIDERTUR S.A	3.883.281.000	860.952.000	4,51
12	EXTURISCOL LTDA.	3.875.019.135	969.943.787	4,00
13	SERVICIO NACIONAL A ESCOLARES EMPRESAS Y TURISMO S.A. SENALTUR S.A	14.507.041.784	5.810.397.062	2,50
14	TRANSPORTES ESPECIALES ACAR S.A.	13.303.294.141	6.066.535.509	2,19



El límite Inferior del **Indicador de liquidez** de los posibles oferentes identificados durante el estudio del sector que representan la muestra base del presente cálculo es de 2.01, indicando que esta actividad económica cuenta con 2.01 pesos de activo por cada peso de pasivo asumido, lo que se puede considerar como una relación sólida; acorde a lo anterior se determina el índice de liquidez en **2.0.**

Para los consorcios y uniones temporales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada del activo corriente de cada participante en el consorcio o unión temporal, sobre la sumatoria del pasivo corriente ponderado, según porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal de los participantes del mismo.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública- Colombia. Compra Eficiente, LA FORMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$(ii)\ Indicador = \frac{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

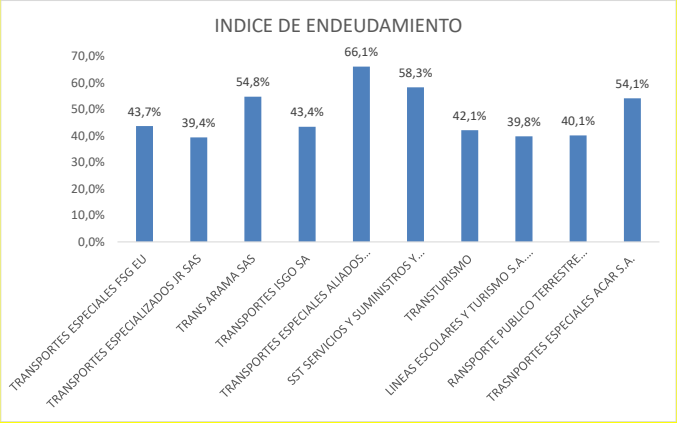
2. ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO

Nos permite establecer el grado de participación de los acreedores, en los activos de los proponentes. La fórmula es la siguiente:

Índice de Endeudamiento = Pasivo Total / Activo Total

De acuerdo con la muestra analizada, se tiene:

No	PROVEEDOR	ACTIVO TOTAL	PASIVO TOTAL	INDICE DE ENDEUDAMIENTO
1	TRANSPORTES ESPECIALES FSG EU	19.256.614.481	8.407.431.053	43,7%
2	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS	17.450.926.912	6.870.944.640	39,4%
3	TRANS ARAMA SAS	17.740.542.090	9.712.977.472	54,8%
4	TRANSPORTES ISGO SA	11.811.996.349	5.130.182.895	43,4%
5	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S.	5.789.590.671	3.826.176.786	66,1%
6	SST SERVICIOS Y SUMINISTROS Y TRANSPORTES S.A.	18.419.635.879	10.734.726.093	58,3%
7	TRANSTURISMO	27.100.874.111	11.418.095.261	42,1%
8	LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.A. LIDERTUR S.A	8.171.815.000	3.254.040.000	39,8%
9	RANSPORTE PUBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL REY DE REYES	7.939.531.366	3.186.983.621	40,1%
10	TRANSPORTES ESPECIALES ACAR S.A.	18.603.632.576	10.066.778.223	54,1%



El promedio del **indicador de endeudamiento** de los posibles oferentes identificados durante el estudio del sector que representan la muestra base del presente cálculo es del 48.18%, con el ánimo de propender una mayor pluralidad de oferentes se determina el índice de endeudamiento en el **50%**.

Para los consorcios y uniones temporales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada del pasivo total de cada participante en el consorcio o unión temporal, sobre la sumatoria del activo total ponderado, según porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal de los participantes del mismo.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública- Colombia. Compra Eficiente, LA FORMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$(ii)\ Indicador = \frac{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

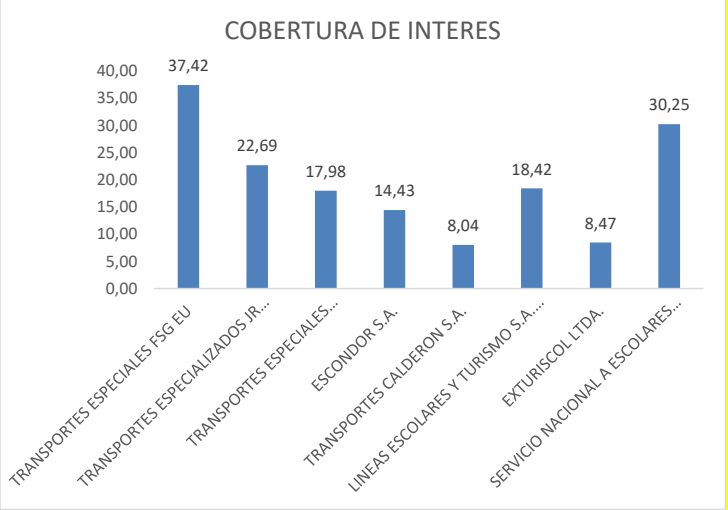
3. RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES

La razón de cobertura de intereses refleja la capacidad que tiene la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras adquiridas con terceros, es claro que en la medida que se produzca mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que la empresa incumpla sus obligaciones financieras. La fórmula es la siguiente:

Razón de Cobertura de Intereses = Utilidad Operacional / Gastos de Intereses

De acuerdo con la muestra analizada, se tiene:

No	PROVEEDOR	UTILIDAD OPERACIONAL	GASTOS DE INTERESES	COBERTURA DE INTERES
1	TRANSPORTES ESPECIALES FSG EU	7.201.644.977	192.455.562	37,42
2	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS	2.855.975.431	125.867.482	22,69
3	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S.	1.925.730.732	107.088.779	17,98
4	ESCONDOR S.A.	4.417.917.509	306.236.928	14,43
5	TRANSPORTES CALDERON S.A.	1.242.489.001	154.524.682	8,04
6	LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.A. LIDERTUR S.A	860.586.000	46.718.133	18,42
7	EXTURISCOL LTDA.	642.748.216	75.880.825	8,47
8	SERVICIO NACIONAL A ESCOLARES EMPRESAS Y TURISMO S.A. SENALTUR S.A	3.896.390.924	128.797.341	30,25



Razón de cobertura de intereses: Es fundamental para un proveedor estar al día con sus obligaciones financieras, particularmente con la obligación de pagar intereses financieros. Una compañía puede encontrarse en dificultades financieras y operacionales y mantener el giro ordinario de sus negocios por un buen tiempo en la medida en que sea capaz de pagar sus intereses de deuda.

El promedio del **Indicador de razón de cobertura de intereses** de los posibles oferentes identificados durante el estudio del sector que representan la muestra base del presente cálculo es de 19.71 veces, indicando que los proponentes pueden pagar sus intereses financieros, lo que se puede considerar como una relación sólida, acorde a lo anterior y con el ánimo de propender una mayor pluralidad de oferentes se determina el índice de razón de cobertura de intereses en el 50% del promedio es decir 9.86, el cual se ajusta a **9.0.**

Para los consorcios y uniones temporales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada de la Utilidad Operacional de cada participante en el consorcio o unión temporal, sobre la sumatoria del Gasto de Intereses ponderado, según porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal de los participantes del mismo.

Para el caso que el indicador *"Razón de Cobertura de Intereses"*, arroje como resultado *"INDETERMINADO"* o *"INDEFINIDO"*, será válido para la administración y por lo tanto será habilitado, siempre y cuando la cuenta *"Gastos de Intereses"* sea valor cero (0).

Para el caso de consorcios y uniones temporales, el indicador *"Razón de Cobertura de Intereses"* cuando arroje como resultado *"INDETERMINADO"* o *"INDEFINIDO"* para algún miembro del consorcio o unión temporal, será válido para la administración y por lo tanto será habilitado.

Para el caso de consorcios y uniones temporales, el indicador "Razón de Cobertura de Intereses" cuando arroje como resultado "INDETERMINADO" o "INDEFINIDO" para algún miembro del consorcio o unión temporal, será válido para la administración y por lo tanto será habilitado, asignándole el mínimo exigido de veintidós (22) veces por su participación ponderada y su cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada de la Utilidad Operacional de cada participante en el consorcio o unión temporal, sobre la sumatoria del Gasto de Intereses ponderado, según porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal de los participantes del mismo.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública- Colombia. Compra Eficiente, LA FORMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$(ii)\ Indicador = \frac{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

B. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD ORGANIZACIONAL DEL SECTOR

La capacidad organizacional es la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. Dado que la ley no permite tener en

cuenta certificaciones independientes sobre la organización de los proponentes como requisitos habilitantes y que la capacidad de organización de una empresa privada para producir resultados para sus clientes y sus accionistas está dada por su rentabilidad, el Decreto 1082 de 2015, definió indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente teniendo en cuenta que un actor del sector privado está bien organizado cuando es rentable.

El interesado en participar y que cuente con la información registrada y certificada en el RUP renovado y en firme de acorde con lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015.

El proponente deberá certificar mediante el Registro Único de Proponentes (RUP) de la Cámara de Comercio en firme sus indicadores financieros tanto de capacidad financiera y de capacidad organizacional.

Para el caso de los Consorcios y/o Uniones temporales se evaluarán los indicadores financieros de acuerdo con el % de participación que tienen cada una de las empresas participantes los cuales están relacionados en el documento de conformación consorcial o de unión temporal.

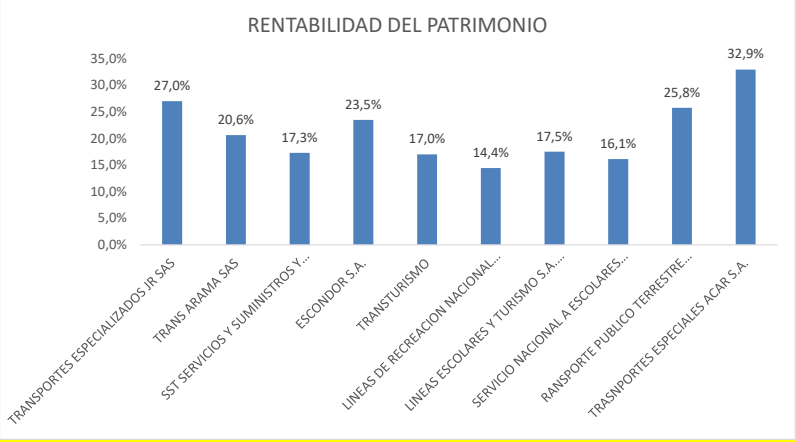
1. RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

La rentabilidad el patrimonio determina la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. La fórmula es la siguiente:

Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio

De acuerdo con la muestra analizada, se tiene:

No	PROVEEDOR	PATRIMONIO TOTAL	UTILIDAD OPERACIONAL	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO
1	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS	10.579.982.272	2.855.975.431	27,0%
2	TRANS ARAMA SAS	8.027.564.618	1.657.209.634	20,6%
3	SST SERVICIOS Y SUMINISTROS Y TRANSPORTES S.A.	7.684.909.786	1.328.894.136	17,3%
4	ESCONDOR S.A.	18.797.276.277	4.417.917.509	23,5%
5	TRANSTURISMO	15.682.778.850	2.665.173.857	17,0%
6	LINEAS DE RECREACION NACIONAL ESCOLAR Y TURISMO S.A. RENETUR	8.567.815.000	1.237.065.000	14,4%
7	LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.A. LIDERTUR S.A	4.917.775.000	860.586.000	17,5%
8	SERVICIO NACIONAL A ESCOLARES EMPRESAS Y TURISMO S.A. SENALTUR S.A	24.150.661.039	3.896.390.924	16,1%
9	RANSPORTE PUBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL REY DE REYES	4.752.547.745	1.223.995.913	25,8%
10	TRASNPORTES ESPECIALES ACAR S.A.	8.536.854.353	2.811.909.215	32,9%



El límite inferior del **indicador de rentabilidad del patrimonio** de los posibles oferentes identificados durante el estudio del sector que representan la muestra base del presente cálculo es del 14.4%, lo que significa que el sector está siendo productivo. Acorde a lo anterior se ajusta al **14%.**

Para los consorcios y uniones temporales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada de la Utilidad Operacional de cada participante en el consorcio o unión temporal, sobre la sumatoria del patrimonio ponderado, según porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal de los participantes del mismo.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública- Colombia. Compra Eficiente, LA FORMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$(ii)\ Indicador = \frac{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

2. RENTABILIDAD DEL ACTIVO

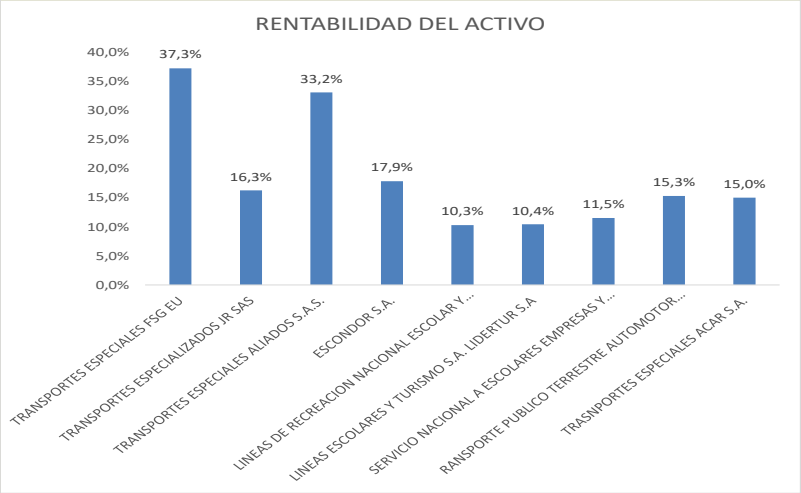
La rentabilidad el patrimonio determina la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. La fórmula es la siguiente:

Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total:

De acuerdo con la muestra analizada, se tiene:

No	PROVEEDOR	ACTIVO TOTAL	UTILIDAD OPERACIONAL	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
1	TRANSPORTES ESPECIALES FSG EU	19.256.614.481	7.201.644.977	37,3%

No	PROVEEDOR	ACTIVO TOTAL	UTILIDAD OPERACIONAL	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
2	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS	17.450.926.912	2.855.975.431	16,3%
3	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S.	5.789.590.671	1.925.730.732	33,2%
4	ESCONDOR S.A.	24.604.379.753	4.417.917.509	17,9%
5	LINEAS DE RECREACION NACIONAL ESCOLAR Y TURISMO S.A. RENETUR	11.881.480.000	1.237.065.000	10,3%
6	LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S.A. LIDERTUR S.A	8.171.815.000	860.586.000	10,4%
7	SERVICIO NACIONAL A ESCOLARES EMPRESAS Y TURISMO S.A. SENALTUR S.A	33.535.141.547	3.896.390.924	11,5%
8	RANSPORTE PUBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL REY DE REYES	7.939.531.366	1.223.995.913	15,3%
9	TRASNPORTES ESPECIALES ACAR S.A.	18.603.632.576	2.811.909.215	15,0%



El límite inferior del **indicador de rentabilidad del activo** de los posibles oferentes identificados durante el estudio del sector que representan la muestra base del presente cálculo es de 10.3%, lo que significa que el sector está siendo productivo. Acorde a lo anterior se ajusta a **10%.**

Para los consorcios y uniones temporales, el cálculo se realizará tomando la sumatoria ponderada de la Utilidad Operacional de cada participante en el consorcio o unión temporal, sobre la sumatoria del Activo Total ponderado, según porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal de los participantes del mismo.

De conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública- Colombia. Compra Eficiente, LA FORMULA que se tendrá en cuenta será la siguiente:

$$(ii)\ Indicador = \frac{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

Se considera que el oferente cumple con la Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional solicitada y que está habilitado para continuar en el proceso, si obtiene en cada indicador los márgenes anteriormente establecidos y que se resumen en la siguiente tabla:

MÁRGENES ESTABLECIDOS PARA CADA INDICADOR FINANCIERO Y ORGANIZACIONAL

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO
Liquidez	Activo corriente / Pasivo corriente.	Mayor o igual a 2,0
Nivel de endeudamiento	Pasivo total / Activo total.	Menor o igual a 50%
Razón de Cobertura de intereses	Utilidad Operacional / Gasto de intereses.	Mayor o igual a 9
Rentabilidad del Patrimonio	Utilidad Operacional / Patrimonio.	Mayor o igual a 14%
Rentabilidad del Activo	Utilidad Operacional / Activo Total.	Mayor o igual a 10%

GRISELA MONROY HERNANDEZ
Asesora Financiera Riohacha

Proyectó: Luisa Fernanda Cortes Acosta – Profesional de Contratacion AT – MEN.
Revisó: Eliana Hernández Niño – Coordinadora de Contratación AT
William Andrés Uribe Ramirez – Asesor Jurídico –AT MEN