ELABORAR EL ESTUDIO DE COSTOS PARA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO DEL MUNICIPIO DE CHINÁCOTA - NORTE DE SANTANDER.

ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO

JULIO DE 2026

Contenido

1. INTRODUCCIÓN 2
2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO 5
2.1. ECONÓMICO 5
2.1.1. Producto Interno Bruto (PIB) 5
2.1.2. Sector Servicios 7
2.1.3. Índice de Precios al Consumidor (IPC) 8
2.1.4. Tasa de Desocupación 10
2.1.5. Tasa Representativa del Mercado (TRM) 12
2.1.6. Productos incluidos dentro del sector 14
2.1.7. Agentes que componen el sector 15
2.1.8. Gremios y Asociaciones 16
2.1.9. Cifras totales de producción, perspectivas de crecimiento, inversión y ventas 17
2.1.10. Cadena de producción y distribución 18
2.2. TÉCNICO 19
2.3. REGULATORIO 21
2.3.1. Marco General 21
2.3.2. Marco Específico 22
3. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO 23
3.1. CLASIFICACIÓN UNSPSC DEL PROCESO CONTRACTUAL 23
4. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO – ESTUDIO DE LA DEMANDA 24
4.1. ¿Cómo ha adquirido la Entidad Estatal en el pasado este bien, obra o servicio? 24
4.1.2. ¿Cómo adquieren otras Entidades Estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio? 26
5. ESTUDIO DE LA OFERTA 29
5.1. ¿A quién se va a comprar? 29
5.1.1. OFERENTES MIPYME TERRITORIALES 31
6. ESTUDIO DEL MERCADO 33
6.1. PRESUPUESTO OFICIAL 36
6.2. DEDUCCIONES Y CONTRIBUCIONES 37
7. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR 37
8. PERSPECTIVA DEL RIESGO 39

1. INTRODUCCIÓN

La Constitución Política, en su artículo 315, asigna al alcalde la atribución de dirigir la acción administrativa del municipio y de asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo. Dentro de esos servicios se encuentra el transporte público, respecto del cual la Ley 105 de 1993 establece, en el literal b) de su artículo 2, que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas a él. En el mismo sentido, la Ley 336 de 1996, Estatuto General del Transporte, dispone en su artículo 4 que el transporte, como servicio público, continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda encomendarse a los particulares.

Esa competencia está territorialmente definida. El Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, consagra en su artículo 2.2.1.1.2.1 que son autoridades de transporte competentes en la jurisdicción municipal los alcaldes o los funcionarios en quienes estos deleguen tal atribución. Por consiguiente, la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, individual y mixto dentro del territorio de Chinácota es una responsabilidad indelegable de la Administración Municipal.

Ahora bien, esa facultad no se ejerce de manera discrecional. El artículo 29 de la Ley 336 de 1996 atribuye al Gobierno Nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, la fijación de los criterios generales para el cálculo de la tarifa del servicio de transporte, y el artículo 30 de la misma ley ordena que "las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas". La tarifa, entonces, debe ser el resultado de un estudio técnico y no de una estimación administrativa.

El desarrollo reglamentario de ese mandato es preciso. El Ministerio de Transporte, mediante el Decreto 2660 de 1998, estableció los criterios para la fijación de las tarifas del servicio público municipal, distrital y metropolitano de pasajeros y mixto, y reglamentó la metodología aplicable a través de la Resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998, modificada parcialmente por la Resolución 392 del 5 de marzo de 1999. El artículo primero de la Resolución 4350 dispone que las autoridades municipales, distritales y metropolitanas competentes "elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio". A su vez, la norma exige que todo incremento tarifario corresponda a estudios técnicos elaborados por clase de vehículo y nivel de servicio, mediante una estructura de costos que comprenda costos variables, costos fijos y costos de capital. El artículo 4 de la misma

resolución permite a la autoridad incorporar factores adicionales de cálculo asociados a la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre que formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados en lo técnico y en lo económico.

De lo anterior se desprende que el Municipio de Chinácota requiere un instrumento técnico del que hoy no dispone. Sin el estudio de costos actualizado, la autoridad municipal carece del soporte que la ley exige para expedir o ajustar el acto administrativo que fija las tarifas, con el riesgo consiguiente de adoptar decisiones sin sustento técnico, de mantener valores desactualizados frente a la realidad de los costos de operación o de exponer sus actos a controversias por parte de los usuarios, de las empresas habilitadas o de los organismos de control.

La necesidad tiene además una dimensión económica que no puede desatenderse. La operación del transporte público depende de insumos cuyo comportamiento de precios es propio y no coincide con el promedio de la economía: combustible, lubricantes, llantas, mantenimiento, salarios y prestaciones, seguros e impuestos, entre otros. Un estudio de costos elaborado conforme a la metodología vigente permite establecer un modelo de operación sostenible para las empresas transportadoras del municipio, de modo que puedan prestar el servicio de manera rentable y en cumplimiento de la normativa, lo que a su vez garantiza la continuidad del servicio, contribuye a mejorar su calidad, desestimula la informalidad y protege la capacidad de pago de los usuarios.

Frente a esta necesidad, la Administración Municipal no cuenta en su planta de personal con el recurso humano suficiente e idóneo para elaborar un estudio de esta naturaleza, que exige conocimientos especializados en ingeniería de transporte, levantamiento de información de campo, análisis de costos de operación y aplicación de la metodología expedida por el Ministerio de Transporte. En consecuencia, se hace necesario adelantar un proceso de contratación con una persona natural o jurídica que acredite los conocimientos técnicos y metodológicos requeridos para la elaboración del estudio de costos para la fijación de las tarifas del transporte público de pasajeros y mixto del municipio de Chinácota, Norte de Santander.

Por lo antes expuesto y en cumplimiento del deber previsto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, conforme al cual las Entidades Estatales deben analizar durante la etapa de planeación el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo, el Municipio de Chinácota presenta el estudio del sector económico

correspondiente al presente proceso.[1] El objeto se inscribe en la sección M de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme, división 71, grupo 711, clase 7112 "Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica", clase que comprende de manera expresa las actividades de consultoría relativas a proyectos de ingeniería civil, hidráulica y de tráfico.[2]

"ELABORAR EL ESTUDIO DE COSTOS PARA LA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO DEL MUNICIPIO DE CHINÁCOTA, NORTE DE SANTANDER".

El proceso se adelanta bajo la modalidad de selección de mínima cuantía, de conformidad con el artículo 30 de la Ley 2069 de 2020 y el artículo 2.2.1.2.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015, dado que el valor estimado no supera el diez por ciento (10%) de la menor cuantía del Municipio para la vigencia 2026. El presupuesto oficial estimado asciende a TREINTA Y CUATRO MILLONES DE PESOS M/CTE ($34.000.000), valor que incluye el impuesto sobre las ventas y todos los descuentos, deducciones y estampillas de orden nacional y municipal.

La consultoría se contrata a producto entregable. Esto significa que la remuneración no se asocia al tiempo de dedicación ni a la nómina del contratista, sino a la entrega y aprobación de los productos técnicos definidos en los estudios previos, verificados por el supervisor del contrato mediante certificación de cumplimiento a entera satisfacción.[3]

El análisis se elabora con información oficial disponible con corte a julio de 2026. Las fuentes utilizadas son el Departamento Administrativo Nacional de Estadística para las variables macroeconómicas y del mercado laboral, la Superintendencia Financiera de Colombia para la tasa de cambio, el portal de Datos Abiertos de Colombia para los conjuntos de datos del SECOP II, la normatividad expedida por el Ministerio de Transporte y las cotizaciones recibidas por la Entidad. No se incorporan estimaciones ni

[1] Presidencia de la República de Colombia. (2015, 26 de mayo). Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77122

[2] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2022). Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas, Revisión 4 adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C., actualización 2022). https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

[3] Municipio de Chinácota, Secretaría General y de Gobierno. (2026). Estudios y documentos previos del proceso de contratación, artículo 2.2.1.2.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015. Documento del expediente contractual.

proyecciones propias: toda cifra citada corresponde a un dato publicado por la fuente que se referencia en la nota al pie respectiva.

2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

2.1. ECONÓMICO

El análisis de las variables macroeconómicas se realiza con la información oficial más reciente publicada a la fecha de elaboración de este documento. El siguiente cuadro resume los indicadores que inciden en la estructuración del proceso de contratación y que se desarrollan en los numerales siguientes.

Tabla 1. Principales indicadores macroeconómicos con corte a julio de 2026

Indicador	Valor	Periodo de referencia
Producto Interno Bruto, variación anual	3,5%	II trimestre de 2026
Producto Interno Bruto, variación acumulada	2,9%	Enero a junio de 2026
Actividades profesionales, científicas y técnicas	2,6%	II trimestre de 2026
IPC, variación anual	6,03%	Julio de 2026
IPC, variación año corrido	4,94%	Enero a julio de 2026
IPC, subclase transporte urbano, variación anual	10,67%	Julio de 2026
Tasa de desocupación, total nacional	8,1%	Julio de 2026
Tasa global de participación	64,8%	Julio de 2026
Tasa de ocupación	59,5%	Julio de 2026
TRM, cierre del periodo	$3.132,42	31 de julio de 2026
TRM, promedio del periodo	$3.595,96	Enero a julio de 2026

Fuente: Elaboración propia con datos del DANE y de la Superintendencia Financiera de Colombia.[4]

2.1.1. Producto Interno Bruto (PIB)

Enfoque de la producción

El Producto Interno Bruto mide el valor de los bienes y servicios finales producidos por la economía en un periodo determinado y constituye el indicador de referencia para dimensionar el entorno en el que se ejecutará el contrato. En el segundo trimestre de 2026 la economía colombiana creció 3,5% frente al mismo periodo de 2025, con un crecimiento acumulado de 2,9% en el primer semestre del año.[4] Frente al trimestre

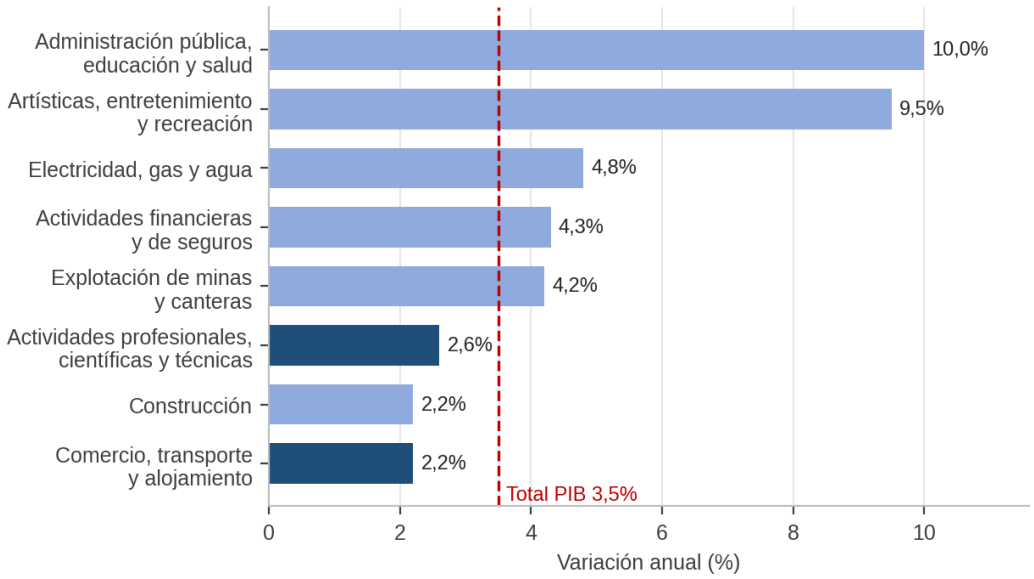
[4] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2026, 18 de agosto). Producto Interno Bruto (PIB), II trimestre de 2026. Información técnica. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

inmediatamente anterior la variación fue de 1,3%, por encima del promedio de 0,5% registrado por los países de la OCDE.[5]

Actividades que lideraron el crecimiento

La administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana fue el principal motor de la expansión, con un crecimiento de 10,0% y un aporte de 1,7 puntos porcentuales a la variación total. Le siguieron las actividades artísticas, de entretenimiento y recreación con 9,5% y 0,4 puntos porcentuales de contribución; el suministro de electricidad, gas y agua con 4,8%; las actividades financieras y de seguros con 4,3%; y la explotación de minas y canteras con 4,2%.[5]

Gráfico 1. PIB por actividad económica, variación anual, II trimestre de 2026



Fuente: DANE, cuentas nacionales trimestrales. Actividades seleccionadas.[4]

Comportamiento del sector transporte

El agregado de comercio al por mayor y al por menor, transporte y almacenamiento y actividades de alojamiento y servicios de comida creció 2,2% en el segundo trimestre de

[5] Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex). (2026, 28 de agosto). Informe Producto Interno Bruto, II trimestre de 2026. https://analdex.org/2026/08/28/informe-producto-interno-brutoii-trimestre-de-2026/

2026, con un aporte de 0,5 puntos porcentuales a la variación total del PIB, y acumuló 2,6% en el primer semestre.[4] Este resultado es relevante para el proceso, porque muestra que la actividad de transporte se encuentra en expansión y que la operación del servicio público de pasajeros mantiene niveles de demanda que justifican la revisión técnica de su estructura tarifaria.

Comportamiento del sector de la consultoría

Las actividades profesionales, científicas y técnicas, que agrupan la consultoría objeto del presente proceso, crecieron 2,6% en el segundo trimestre de 2026 y 2,5% en el primer semestre del año.[5] El comportamiento positivo y estable de esta rama indica un mercado de oferentes activo y sin señales de contracción, condición favorable para obtener pluralidad de propuestas.

Actividades con menor dinamismo

La construcción creció 2,2% en el segundo trimestre, aunque acumula una caída de 1,5% en el primer semestre de 2026. La explotación de minas y canteras, pese al 4,2% del trimestre, acumula 1,6% en el semestre, y las actividades agropecuarias registran una variación de -1,7% en el mismo periodo.[5] Ninguna de estas actividades incide de manera directa en la estructura de costos del objeto contractual.

2.1.2. Sector Servicios

La actividad económica se divide en tres grandes sectores según los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno: el sector primario o agropecuario, el sector secundario o industrial y el sector terciario o de servicios. Los dos primeros producen bienes tangibles; el tercero provee servicios que, sin materializarse en una mercancía, resultan indispensables para el funcionamiento de la economía y participan en la formación del ingreso nacional.

El sector terciario agrupa el comercio, el transporte, las comunicaciones, los servicios financieros, los servicios sociales y los servicios profesionales y de apoyo a la gestión, entre otros. El objeto contractual se ubica en este sector, en el segmento de servicios profesionales, científicos y técnicos, y tiene como destinatario final la regulación de otro servicio del mismo sector: el transporte público de pasajeros.

El peso del sector en la generación de empleo se confirma con los resultados de la Gran Encuesta Integrada de Hogares de julio de 2026. Las ramas que más aportaron a la

creación de puestos de trabajo en el total nacional fueron administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana, con 404 mil ocupados adicionales; comercio y reparación de vehículos, con 158 mil; y construcción, con 156 mil. En contraste, las actividades agropecuarias perdieron 204 mil ocupados.[6]

En términos de valor agregado, las actividades profesionales, científicas y técnicas crecieron 2,6% en el segundo trimestre de 2026, y el agregado de comercio, transporte y alojamiento creció 2,2% en el mismo periodo.[4, 5] La lectura conjunta de ambos indicadores permite concluir que el mercado en el que se inscribe el objeto contractual mantiene dinámica positiva tanto en producción como en empleo, lo cual reduce el riesgo de desierto por ausencia de oferentes.

2.1.3. Índice de Precios al Consumidor (IPC)

El Índice de Precios al Consumidor mide la variación porcentual promedio de los precios al por menor de un conjunto de bienes y servicios que los hogares adquieren para su consumo. Para el presente proceso su relevancia es doble: define la actualización del valor de los servicios profesionales y contiene la subclase transporte urbano, que corresponde precisamente a la tarifa cuya estructura de costos se pretende calcular.

Resultados de julio de 2026

En julio de 2026 el IPC registró una variación mensual de 0,17%, una variación año corrido de 4,94% y una variación anual de 6,03%.[7] La inflación anual cedió frente al 6,14% observado en junio de 2026,[8] aunque el acumulado del año se ubica por encima del 4,02% registrado en el mismo periodo de 2025.[7]

Comportamiento por divisiones de gasto

En la variación anual, las divisiones que se ubicaron por encima del promedio nacional fueron restaurantes y hoteles con 9,53%, salud con 8,37%, educación con 7,57%,

---

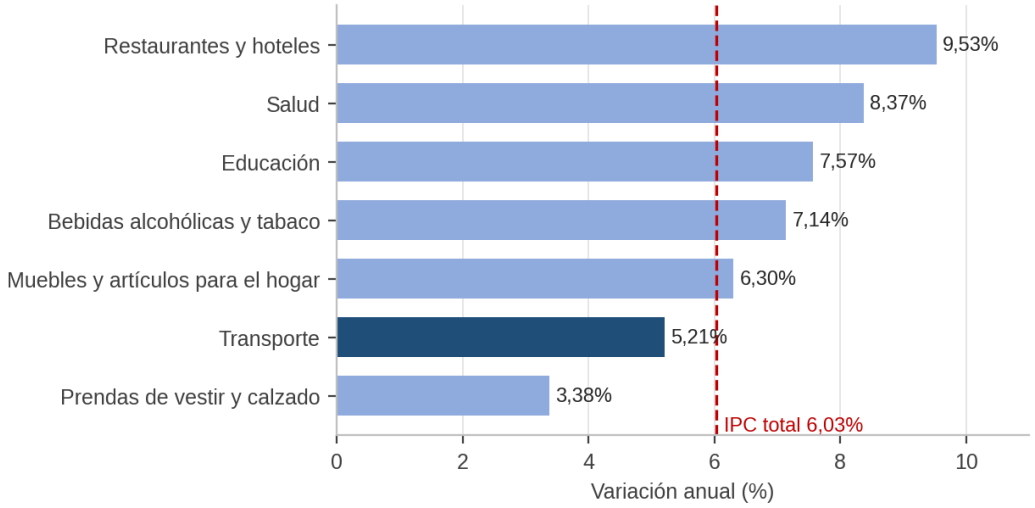
[6] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2026, 31 de agosto). Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Principales indicadores del mercado laboral, julio de 2026. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

[7] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2026, 10 de agosto). Comunicado de prensa. Índice de Precios al Consumidor (IPC), julio de 2026. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/jul2026/cp-IPC-jul2026.pdf

[8] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2026, 7 de julio). Boletín técnico. Índice de Precios al Consumidor (IPC), junio de 2026. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/jun2026/bol-IPC-jun2026.pdf

bebidas alcohólicas y tabaco con 7,14% y muebles y artículos para el hogar con 6,30%. La menor variación anual correspondió a prendas de vestir y calzado con 3,38%.[7] En la variación mensual lideró alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles con 0,55%, impulsada por los servicios relacionados con la copropiedad, que aumentaron 2,86%, y por la electricidad, con 2,29%.[7]

Gráfico 2. IPC por divisiones de gasto, variación anual, julio de 2026



Fuente: DANE, Índice de Precios al Consumidor. Divisiones con dato publicado en el reporte.[7]

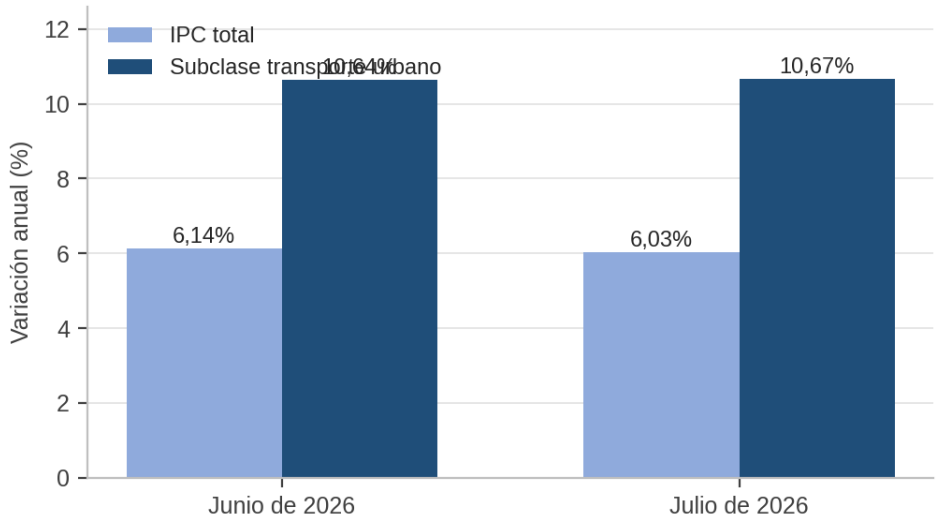
La división transporte y la subclase transporte urbano

La división transporte registró una variación mensual de -0,24% en julio de 2026, explicada por la caída del transporte de pasajeros en avión, con -4,95%, y del transporte intermunicipal, con -1,84%. En términos anuales la división creció 5,21%, por debajo del promedio nacional de 6,03%.[7]

El dato determinante para el objeto contractual es el de la subclase transporte urbano, que registró una variación anual de 10,67% en julio de 2026, es decir, 4,64 puntos porcentuales por encima de la inflación total.[7] Este comportamiento es consistente con el reportado un mes antes, cuando el transporte urbano acumuló 10,33% en lo corrido del año y 10,64% en variación anual, con una contribución de 0,51 puntos porcentuales al índice total.[8] El hecho de que la tarifa del transporte urbano crezca sostenidamente por encima del índice general evidencia una presión real de costos sobre la operación

del servicio y sustenta técnicamente la necesidad de actualizar el estudio de costos que sirve de base para su fijación.

Gráfico 3. IPC total y subclase transporte urbano, variación anual, junio y julio de 2026



Fuente: DANE, Índice de Precios al Consumidor, boletines de junio y julio de 2026.[7]

Efecto sobre el presupuesto del proceso

Una inflación anual de 6,03% implica que los precios de referencia obtenidos en vigencias anteriores requieren actualización antes de ser utilizados como base presupuestal. Por esta razón el presupuesto oficial se estructura sobre cotizaciones vigentes de julio de 2026 y no sobre valores históricos indexados. El plazo de ejecución previsto, de dos meses, limita además la exposición del contrato a variaciones de precios durante su ejecución.

2.1.4. Tasa de Desocupación

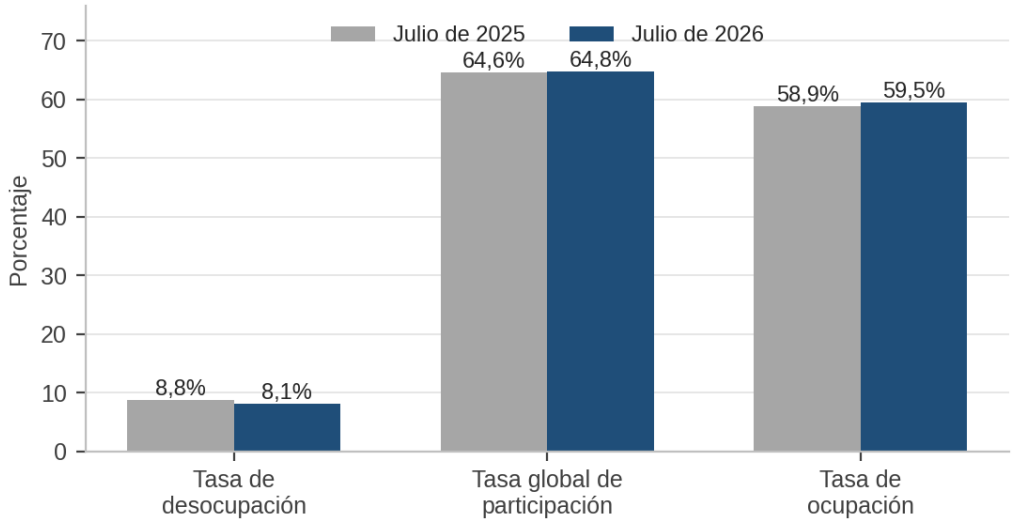
El comportamiento del mercado laboral determina la disponibilidad y el costo del talento humano especializado que el contratista debe vincular para ejecutar el objeto contractual, que exige un equipo interdisciplinario con formación de posgrado y experiencia específica en transporte público.

Resultados de julio de 2026

En julio de 2026 la tasa de desocupación del total nacional se ubicó en 8,1%, lo que representó una disminución de 0,7 puntos porcentuales frente al 8,8% registrado en julio de 2025. La tasa global de participación alcanzó 64,8%, frente a 64,6% del mismo mes del año anterior, y la tasa de ocupación se ubicó en 59,5%, superior al 58,9% de julio de 2025.[6]

En términos absolutos, la población ocupada llegó a 24,5 millones de personas, con 578 mil ocupados adicionales frente a julio de 2025, mientras que la población desocupada se redujo a 2,16 millones, con una disminución de 160 mil personas. La población en edad de trabajar se estimó en 41,2 millones.[6]

Gráfico 4. Indicadores del mercado laboral, total nacional, julio de 2025 y julio de 2026



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares.[6]

Composición del empleo

Las ramas que más aportaron a la variación de la población ocupada fueron administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana, con 404 mil ocupados adicionales; comercio y reparación de vehículos, con 158 mil; y construcción, con 156 mil. Las actividades agropecuarias registraron la mayor reducción, con 204 mil ocupados menos.[6]

La brecha de género persiste: la tasa de desocupación femenina fue de 10,1% y la masculina de 6,7%, con una diferencia de 3,4 puntos porcentuales. La proporción de

informalidad se ubicó en 54,5% en el total nacional, frente a 54,8% un año atrás, y alcanzó 82,5% en el ámbito rural. La población fuera de la fuerza de trabajo sumó 14,53 millones de personas, concentrada en oficios del hogar, con 54,7%, y en estudio, con 23,5%.[6]

Como referencia del comportamiento reciente de la serie, en mayo de 2026 la tasa de desocupación nacional había sido de 8,0%, con una tasa global de participación de 64,9% y una tasa de ocupación de 59,7%.[9]

Implicaciones para el proceso

Un mercado laboral en expansión, con reducción del desempleo y aumento de la ocupación, indica disponibilidad de profesionales calificados en el país, pero también presión al alza sobre las remuneraciones del personal especializado. Dado que la consultoría se contrata a producto entregable y no por nómina, este riesgo recae en el contratista, quien debe dimensionar su equipo dentro del valor global ofertado.

2.1.5. Tasa Representativa del Mercado (TRM)

La tasa representativa del mercado es el indicador que refleja el valor promedio de la divisa estadounidense frente al peso colombiano. Se calcula a partir de las operaciones de compra y venta de divisas realizadas en el mercado cambiario y es certificada diariamente por la Superintendencia Financiera de Colombia. Variables como las tasas de interés, la inflación, la balanza comercial y las expectativas económicas y políticas inciden en su comportamiento.

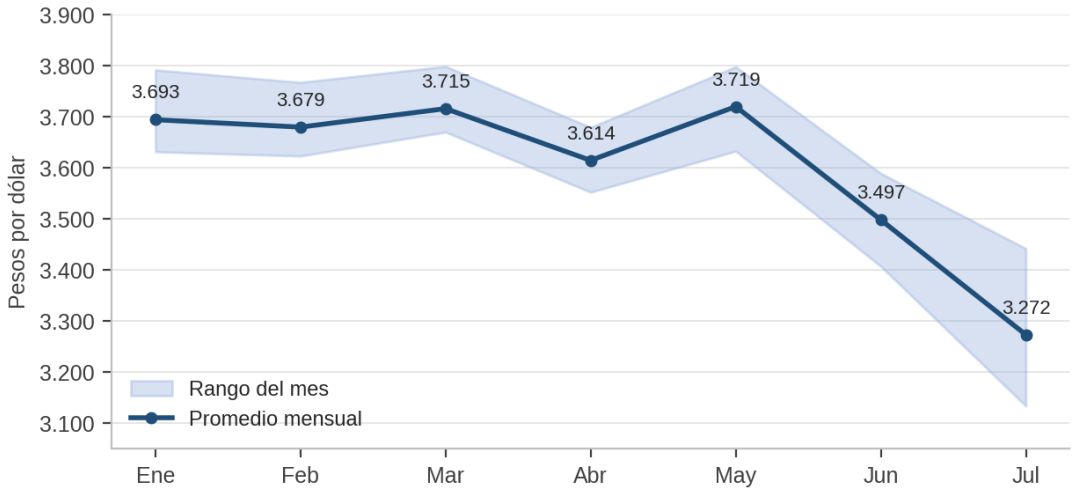
Comportamiento entre enero y julio de 2026

Entre el 3 de enero y el 31 de julio de 2026 la TRM pasó de $3.790,77 a $3.132,42 por dólar, lo que equivale a una disminución de $658,35 y a una apreciación del peso colombiano de 17,37% en el periodo. El promedio del periodo se ubicó en $3.595,96, con

[9] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2026). Boletín técnico. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Principales indicadores del mercado laboral, mayo de 2026. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

un valor máximo de $3.797,64 y un valor mínimo de $3.132,42, este último coincidente con el cierre de julio y el máximo con el mes de marzo.[10]

Gráfico 5. Tasa Representativa del Mercado, promedio y rango mensual, enero a julio de 2026



Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia, serie TRM publicada en Datos Abiertos.[10]

Incidencia sobre el objeto contractual

El objeto contractual no incorpora bienes ni servicios importados, por lo que la exposición directa al riesgo cambiario es nula. La TRM incide de manera indirecta sobre el objeto por una vía distinta: los insumos que componen la estructura de costos del transporte público que será medida en el estudio, en particular llantas, lubricantes, repuestos y vehículos, tienen componente importado. La apreciación del peso observada en 2026 contiene la presión de costos sobre esos rubros, lo que constituye un elemento de contexto que el consultor deberá considerar al levantar los precios de mercado exigidos por la metodología aplicable.[11]

[10] Superintendencia Financiera de Colombia. Tasa de Cambio Representativa del Mercado (TRM), serie diaria. Conjunto de datos publicado en el portal de Datos Abiertos de Colombia, identificador 32sa-8pi3. https://www.datos.gov.co/d/32sa-8pi3 (consulta: 2 de septiembre de 2026).

[11] Ministerio de Transporte. (1998, 31 de diciembre). Resolución 4350 de 1998, por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto. https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=25687

2.1.6. Productos incluidos dentro del sector

La actividad económica correspondiente al objeto contractual se clasifica en la clase 7112 "Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica" de la CIIU Rev. 4 A.C., división 71 de la sección M. Esta clase comprende de manera expresa el diseño de ingeniería y las actividades de consultoría relativas a proyectos de ingeniería civil, hidráulica y de tráfico, así como la gestión de proyectos y los servicios geodésicos y de información espacial asociados.[2]

Dentro de esa clase, los productos que integran de manera específica el objeto del presente proceso son los siguientes, conforme a la metodología fijada por el Ministerio de Transporte:[11]

• Estudio de la estructura de costos por clase de vehículo y nivel de servicio, con desagregación en costos variables, costos fijos y costos de capital.

• Determinación de los parámetros de operación: kilómetros recorridos por mes, día y recorrido, kilómetros recorridos sin pasajero para el servicio individual, días trabajados por mes, número de recorridos por día, pasajeros movilizados y longitud promedio de la carrera.

• Inventario y caracterización del parque automotor que opera en la jurisdicción, con identificación de clase, marca, modelo, placa y capacidad, y determinación del vehículo tipo o más representativo.

• Inventario de rutas legalmente autorizadas, con empresa habilitada, acto administrativo, distancia, tiempo promedio de recorrido y tipo de vehículo autorizado.

• Investigación de precios y rendimientos o frecuencias de cambio de los insumos, mediante encuestas en estaciones de servicio, distribuidores de llantas, almacenes de repuestos, talleres automotores, concesionarios, empresas de transporte y oficinas de tránsito municipal.

• Informe final con el cálculo tarifario y socialización del estudio a las partes interesadas.

Los servicios de ensayos y análisis técnicos, clasificados en la clase 7120, quedan excluidos del objeto, toda vez que el alcance contratado no comprende ensayos físicos o químicos sobre materiales ni inspecciones técnico mecánicas de vehículos.[2]

2.1.7. Agentes que componen el sector

La identificación de los agentes del sector se realizó sobre información verificable y no sobre estimaciones. Para ello se consultó el conjunto de datos de contratos electrónicos del SECOP II publicado en el portal de Datos Abiertos de Colombia, filtrando los contratos suscritos entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2025 cuya descripción contiene simultáneamente los términos "tarifa" y "transporte" junto con "estudio", "costos" o "cálculo", y descartando los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión por no corresponder a la adquisición de un producto entregable.[12] El resultado arrojó ocho contratos, cuyos adjudicatarios permiten caracterizar la composición de la oferta.

Tabla 2. Tipología de agentes identificados en la contratación estatal comparable

Tipo de agente	Evidencia observada en el SECOP II (2024 y 2025)
Universidades y centros de investigación	Fundación Universidad del Valle, contratista de la Superintendencia de Transporte en el contrato 618-2025 por $740.000.000.
Sociedades comerciales especializadas	Inversión Comercial y Servicios S.A.S. y Soluciones Integrales en Tránsito, Transporte y Sistemas de Gestión.
Personas naturales consultoras	Cinco de los ocho contratos identificados fueron adjudicados a personas naturales.
Figuras asociativas temporales	Consorcios y uniones temporales, empleados por el propio Municipio de Chinácota en los contratos de consultoría MC-SPM-0028-2026 y MC-SPM-030-2026.

Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

El análisis muestra un mercado atomizado, en el que la persona natural consultora es la figura predominante para contratos de menor cuantía y en el que las personas jurídicas y las universidades concentran los contratos de mayor valor, asociados a ciudades capitales y a entidades del orden nacional. Esta estructura es favorable para un proceso de mínima cuantía como el presente, porque el segmento de menor valor cuenta con oferentes habituales.

[12] Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente. SECOP II, Contratos Electrónicos. Conjunto de datos publicado en el portal de Datos Abiertos de Colombia, identificador jbjy-vk9h. https://www.datos.gov.co/d/jbjy-vk9h (consulta: 2 de septiembre de 2026).

Base de oferentes en Norte de Santander

Para dimensionar la oferta regional se consultaron los contratos suscritos en el departamento de Norte de Santander entre 2024 y 2025 cuya descripción se relaciona con seguridad vial, movilidad o tránsito y transporte. Se identificaron 1.037 contratos por un valor total de $28.359.189.818,98.[12] Los principales adjudicatarios por valor fueron los siguientes:

Tabla 3. Principales proveedores en Norte de Santander, materia de movilidad y transporte, 2024 y 2025

Proveedor	Contratos	Valor total (COP)
Calidad Total S.A.S. (NIT 807008252)	4	3.307.523.765
Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (NIT 830090486)	1	3.000.000.000
Consorcio Cultura y Movilidad Vial Cúcuta 2024 (NIT 901858892)	1	1.821.622.805
Unión Temporal Campañas de Seguridad Vial Cúcuta (NIT 901860239)	1	1.219.279.500
Suministros Sunorte S.A.S. (NIT 900856269)	4	715.264.700

Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

La existencia de una base empresarial regional activa, sumada a la presencia de oferentes con domicilio en San José de Cúcuta que presentaron cotización para este proceso, permite concluir que el Municipio de Chinácota no enfrenta restricciones de acceso a proveedores por su ubicación geográfica.

2.1.8. Gremios y Asociaciones

El sector de la ingeniería y la consultoría técnica en Colombia cuenta con organizaciones gremiales que representan a profesionales y empresas, promueven la actualización técnica y participan en la discusión de la normatividad aplicable. Entre las de mayor relevancia para el objeto contractual se encuentran la Sociedad Colombiana de Ingenieros, la Asociación Colombiana de Ingenieros (ACIEM), la Cámara Colombiana de la Infraestructura y la Asociación Colombiana de Facultades de Ingeniería (ACOFI).

En el ámbito específico del transporte público, la vigilancia e inspección corresponde a la Superintendencia de Transporte y la regulación al Ministerio de Transporte, entidades cuyos actos administrativos determinan la metodología aplicable al presente estudio.[11] Las empresas habilitadas para prestar el servicio en la jurisdicción del Municipio son, a

su vez, agentes interesados en el resultado del estudio, razón por la cual la socialización de los resultados forma parte de los productos contratados.

El ejercicio de la ingeniería y de las profesiones afines está sujeto a matrícula profesional vigente expedida por el consejo profesional respectivo, requisito que la Entidad verificará dentro de los documentos de la propuesta.

2.1.9. Cifras totales de producción, perspectivas de crecimiento, inversión y ventas

Las cuentas nacionales no publican cifras desagregadas de producción y ventas para el segmento específico de los estudios de costos de transporte. Por esa razón el dimensionamiento del mercado se construye a partir de dos fuentes verificables: el valor agregado de la rama en la que se inscribe la actividad y el gasto público efectivamente ejecutado en objetos comparables.

Desde la primera perspectiva, las actividades profesionales, científicas y técnicas crecieron 2,6% en el segundo trimestre de 2026 y 2,5% en el primer semestre del año, en tanto que el conjunto de la economía creció 3,5% y 2,9% respectivamente en los mismos periodos.[5]

Desde la segunda perspectiva, la contratación estatal del objeto comparable presenta el siguiente comportamiento en el bienio 2024 y 2025:

Tabla 4. Dimensionamiento del mercado del objeto contractual

Indicador	Valor	Periodo
Contratos estatales comparables identificados	8	2024 y 2025
Valor total contratado	$1.436.322.166,45	2024 y 2025
Valor promedio por contrato	$179.540.270,81	2024 y 2025
Valor mediano por contrato	$59.450.000	2024 y 2025
Valor mínimo contratado	$27.500.000	2025
Valor máximo contratado	$740.000.000	2025
Contratos adjudicados por mínima cuantía	4	2025
Valor promedio de los contratos de mínima cuantía	$34.350.000	2025

Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

La distancia entre el valor promedio y el valor mediano se explica por la presencia de tres contratos de mayor escala, suscritos por la Superintendencia de Transporte y por los municipios de Zipaquirá y Tunja, que concentran el 84,9% del valor total del bienio.

Para efectos de la estimación del presupuesto del presente proceso, el referente pertinente no es el promedio general sino el subconjunto de contratos adjudicados por mínima cuantía en municipios de tamaño comparable a Chinácota, cuyo valor promedio fue de $34.350.000.[12]

2.1.10. Cadena de producción y distribución

A diferencia de los sectores que producen bienes tangibles, la cadena de valor de esta consultoría se estructura sobre el procesamiento de información. El insumo principal es el dato de campo y el producto final es un documento técnico con capacidad de soportar un acto administrativo. La secuencia de eslabones se deriva directamente de la metodología fijada por el Ministerio de Transporte.[11]

Tabla 5. Cadena de valor del estudio de costos para la fijación de tarifas

Eslabón	Actividades	Producto del eslabón
1. Levantamiento de información primaria	Aforos de ascenso y descenso, medición de parámetros de operación durante tres días incluido un festivo, encuestas en estaciones de servicio, distribuidores de llantas, almacenes de repuestos, talleres, concesionarios, empresas de transporte y oficina de tránsito municipal.	Bases de datos de campo y registros de precios y rendimientos de insumos.
2. Consolidación de información secundaria	Inventario del parque automotor que opera en la jurisdicción e inventario de rutas legalmente autorizadas con su acto administrativo, distancia, tiempo promedio y tipo de vehículo.	Caracterización del parque automotor y matriz de rutas autorizadas.
3. Modelación y estructuración de costos	Cálculo de costos variables, costos fijos y costos de capital por clase de vehículo y nivel de servicio, y determinación del vehículo tipo o más representativo.	Estructura de costos y cálculo tarifario por clase de vehículo.
4. Entrega, socialización y adopción	Presentación del informe final, socialización a las partes interesadas previa coordinación con la Entidad y entrega de los soportes que sustentan el acto administrativo de fijación de tarifas.	Informe final aprobado y acta de socialización.

Fuente: Elaboración propia con base en la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte y en las especificaciones técnicas del proceso.[11]

La cadena no genera residuos ni requiere logística de materiales. Su principal factor crítico es la disponibilidad y calidad de la información que debe suministrar la Entidad, en particular los actos administrativos de habilitación de empresas y de autorización de rutas, lo que constituye un riesgo que se tipifica en el capítulo correspondiente.

2.2. TÉCNICO

El componente técnico del presente análisis no es discrecional. La metodología que debe aplicarse para elaborar los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y metropolitano de pasajeros y mixto está definida por el Ministerio de Transporte y es de obligatoria observancia para las autoridades competentes dentro de su jurisdicción.[11, 13]

1. Estructura de costos exigida

El estudio debe desagregar la estructura de costos en tres componentes, con los rubros que se relacionan a continuación:

Tabla 6. Estructura de costos exigida por la metodología aplicable

Componente	Rubros que lo integran
Costos variables	Combustible, lubricantes, llantas, mantenimiento, salarios y prestaciones, y servicios de estación.
Costos fijos	Garaje, gastos de administración y rodamiento, impuestos y seguros.
Costos de capital	Recuperación de capital y rentabilidad.

Fuente: Elaboración propia con base en la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte.[11]

2. Parámetros de operación

Por clase de vehículo y nivel de servicio deben determinarse los kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera; los kilómetros recorridos por día sin pasajero para el caso del taxi individual; el número de días trabajados por mes; el número de recorridos o carreras por día; el número de pasajeros movilizados por recorrido, día y mes; y la longitud promedio de la carrera para el servicio individual. El levantamiento de estos parámetros debe realizarse durante tres (3) días, incluyendo un (1) día festivo.[11]

[13] Ministerio de Transporte. (1999, 1 de febrero). Resolución 392 de 1999, por la cual se modifica y adiciona la Resolución 4350 de 1998. https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=25688

3. Parque automotor y rutas autorizadas

El consultor debe establecer el total del parque automotor que opera dentro de la jurisdicción, precisando como mínimo clase, marca, modelo, placa y capacidad de cada vehículo, y definir el vehículo o vehículos tipo o más representativos sobre los cuales se construye la estructura de costos. Igualmente debe inventariar la totalidad de las rutas legalmente autorizadas a las empresas habilitadas, indicando empresa autorizada, acto administrativo, ruta, distancia, tiempo promedio de recorrido y tipo de vehículo autorizado.

4. Investigación de precios y rendimientos de insumos

La determinación de precios y de la frecuencia de cambio de los insumos debe apoyarse en encuestas realizadas en estaciones de servicio, distribuidores de llantas, almacenes distribuidores de repuestos, talleres automotores, concesionarios de vehículos, empresas de transporte y oficinas de tránsito municipal.

5. Socialización

Como componente final del contrato debe realizarse la socialización del estudio de costos a las partes interesadas, previa coordinación con la Entidad. Este componente fue incluido de manera expresa en las dos cotizaciones recibidas, lo que confirma que corresponde a una práctica estandarizada del mercado. [14]

6. Equipo mínimo de trabajo

Las especificaciones técnicas del proceso exigen que el proponente acredite el siguiente equipo interdisciplinario:[3]

Tabla 7. Equipo mínimo de trabajo exigido

Perfil	Requisito de formación	Experiencia mínima
Profesional en derecho	Título profesional, especialización en movilidad y transporte y especialización en derecho administrativo, con tarjeta profesional vigente.	Dos (2) años en el sector transporte público de pasajeros.

[14] Seguridad Vial Colombia Sevialcol S.A.S. (2026, 10 de julio). Cotización para la realización del estudio de costos para la fijación de las tarifas del transporte público de pasajeros y/o mixto del municipio de Chinácota. Documento aportado al expediente del proceso.

Perfil	Requisito de formación	Experiencia mínima
Ingeniero industrial o afín	Título profesional, especialización en gerencia de proyectos y maestría en sistemas de gestión, con tarjeta profesional vigente.	Tres (3) años en proyectos relacionados.
Ingeniero civil	Título profesional con tarjeta profesional vigente.	Dos (2) años en diseño y elaboración de rutogramas y en transporte público de pasajeros.

Fuente: Estudios y documentos previos del proceso de contratación.[3]

7. Naturaleza de la contratación a producto entregable

La consultoría se ejecuta y se paga contra productos, no contra tiempo de dedicación. El contratista asume la organización de su equipo, la definición de las jornadas de campo y los costos de desplazamiento, y solo adquiere derecho al pago cuando el supervisor certifica el recibo a satisfacción del producto correspondiente. Esta modalidad traslada al contratista el riesgo de mayor permanencia o de mayor dedicación de personal y protege a la Entidad frente a sobrecostos por extensión del plazo.

2.3. REGULATORIO

2.3.1. Marco General

El proceso de contratación se rige por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y sus normas reglamentarias y modificatorias, en particular:

• Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

• Ley 1150 de 2007, que introduce medidas para la eficiencia y la transparencia y define las modalidades de selección.

• Ley 1474 de 2011, Estatuto Anticorrupción, en lo relativo a supervisión, inhabilidades e incompatibilidades.

• Ley 2069 de 2020, por medio de la cual se impulsa el emprendimiento, cuyo artículo 30 regula la selección de mínima cuantía.

• Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, en especial el artículo 2.2.1.1.1.6.1 sobre el deber de análisis del sector y el artículo 2.2.1.2.1.5.1 sobre el procedimiento de mínima cuantía.[1]

• Decreto 1860 de 2021, que modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015 en materia de mínima cuantía y de criterios diferenciales para las Mipymes.

El análisis se elabora siguiendo la metodología recomendada por la Agencia Nacional de Contratación Pública para los estudios del sector, que comprende el examen de los aspectos económicos, técnicos y regulatorios, el estudio de la oferta y la demanda y la identificación de los riesgos del proceso.[15]

2.3.2. Marco Específico

El objeto contractual se encuentra regulado de manera específica por el régimen del transporte público terrestre automotor. Las normas aplicables son:

• Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte y se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales.

• Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte, que unifica los principios y criterios del servicio público de transporte.

• Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, que compiló la reglamentación de los servicios públicos de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, individual de pasajeros en vehículos taxi y mixto.[16]

• Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, que establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y metropolitano de pasajeros y mixto, y que define la estructura de costos variables, fijos y de capital y los parámetros de operación.[11]

• Resolución 392 de 1999 del Ministerio de Transporte, que modifica y adiciona la Resolución 4350 de 1998.[13]

La competencia para fijar las tarifas del servicio público de transporte dentro de la jurisdicción municipal corresponde a la autoridad municipal competente, la cual debe sustentar su decisión en un estudio de costos elaborado conforme a la metodología

[15] Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente. Guía para la elaboración de estudios del sector. https://www.colombiacompra.gov.co

[16] Presidencia de la República de Colombia. (2015, 26 de mayo). Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889

señalada.[11] De allí que el producto contratado no sea un documento de consulta, sino el soporte técnico obligatorio del acto administrativo que fija la tarifa, circunstancia que eleva la exigencia de calidad y de trazabilidad de la información recolectada.

3. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

Para analizar la demanda y la oferta del servicio requerido se aplicó el enfoque del Modelo de Abastecimiento Estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente, que orienta la planeación contractual a partir del análisis integral de la oferta y la demanda de bienes, servicios y obras requeridos por las entidades públicas.[16] La aplicación del modelo en este documento se sustenta en consultas directas al conjunto de datos abiertos del SECOP II, de modo que cada cifra citada es reproducible por cualquier interesado o por los organismos de control.[12]

3.1. CLASIFICACIÓN UNSPSC DEL PROCESO CONTRACTUAL

La clasificación del objeto se realizó con el Clasificador de Bienes y Servicios adoptado por Colombia Compra Eficiente, que corresponde al Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas.[17]

CÓDIGO PRINCIPAL

Ítem	Código UNSPSC	Segmento	Familia	Clase
1	81102200	Servicios basados en ingeniería, investigación y tecnología	Servicios profesionales de ingeniería	Ingeniería de transporte

La escogencia del código 81102200 obedece a que el objeto contratado consiste en un estudio de ingeniería de transporte, esto es, en la medición de parámetros de operación, la caracterización del parque automotor y de las rutas autorizadas y el cálculo de la estructura de costos del servicio público de pasajeros. El propio Municipio de Chinácota ya empleó este código en el contrato de consultoría MC-SPM-0028-2026, lo que confirma que el código ya ha sido utilizado por la propia Entidad para objetos de esta naturaleza.[12]

[17] Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC), versión 14.0801, traducción al español, adoptado por Colombia Compra Eficiente como Clasificador de Bienes y Servicios.

CÓDIGOS SECUNDARIOS

Ítem	Código UNSPSC	Denominación
1	81102201	Ingeniería de tráfico
2	81102202	Red de transporte urbano
3	80101600	Gerencia de proyectos
4	80101603	Evaluación económica o financiera de proyectos
5	80101500	Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa

Se descarta de manera expresa el uso del código 80111600 "Servicios de personal temporal", que aparece con frecuencia en procesos comparables de otras entidades. Dicho código corresponde a la provisión de personal y no a la entrega de un producto técnico, por lo que resulta incompatible con una consultoría contratada a producto entregable como la del presente proceso.[18]

CLASIFICACIÓN INDUSTRIAL

Tabla 8. Clasificación CIIU Rev. 4 A.C. del servicio requerido

Sección	División	Grupo	Clase	Descripción
M	71	711	7112	Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica

Fuente: DANE, Clasificación Industrial Internacional Uniforme Rev. 4 adaptada para Colombia.[2]

4. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO – ESTUDIO DE LA DEMANDA

4.1. ¿Cómo ha adquirido la Entidad Estatal en el pasado este bien, obra o servicio?

Se consultó el conjunto de datos de contratos electrónicos del SECOP II para identificar los contratos de consultoría suscritos por el Municipio de Chinácota entre enero de 2024 y agosto de 2026. Se identificaron siete contratos, todos ellos adjudicados mediante la modalidad de mínima cuantía.[12]

Tabla 9. Contratos de consultoría suscritos por el Municipio de Chinácota, 2024 a 2026

N.° de contrato	Objeto (resumen)	Modalidad	Fecha de firma	Valor (COP)	Contratista
MC-SPM-008-2025	Auditoría y seguimiento a los procesos del aseguramiento del régimen subsidiado	Mínima cuantía	28/04/2025	24.000.000	Socicontrol CTA

N.° de contrato	Objeto (resumen)	Modalidad	Fecha de firma	Valor (COP)	Contratista
MC-SPM027-2025	Auditoría y seguimiento a los procesos del aseguramiento del régimen subsidiado	Mínima cuantía	11/08/2025	36.000.000	Socicontrol CTA
MC-SCU-048-2025	Fortalecimiento de las competencias de la administración municipal	Mínima cuantía	16/12/2025	38.800.000	Sixta Tulia Barón Báez
MC-SPM-052-2025	Consultoría para la elaboración de los estudios y diseños del Palacio Municipal	Mínima cuantía	18/12/2025	31.200.000	José Henry Duarte Cáceres
MC-SPM-001-2026	Auditoría para el seguimiento a los procesos del aseguramiento del régimen subsidiado	Mínima cuantía	10/02/2026	45.000.000	Socicontrol CTA
MC-SPM-0028-2026	Estudios y diseños para la recuperación de la carrera 3A entre calles 20 y 26	Mínima cuantía	24/07/2026	48.195.000	Unión Temporal Consultoría Chinácota
MC-SPM-030-2026	Estudios y diseños para la adecuación de la plaza de toros y su cambio de uso	Mínima cuantía	20/08/2026	43.583.900	Unión Temporal Diseños Plaza de Toros

Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

El comportamiento histórico permite establecer tres conclusiones. Primera, la Entidad utiliza de manera consistente la mínima cuantía para contratar consultorías, lo que confirma que la modalidad propuesta corresponde a su práctica habitual y a la escala de sus necesidades. Segunda, los valores contratados se ubican entre $24.000.000 y $48.195.000, con un valor promedio de $38.111.271,43, de modo que el presupuesto estimado para el presente proceso se sitúa dentro del rango histórico de la Entidad y por debajo de su promedio. Tercera, la Entidad ha contratado tanto con personas naturales como con personas jurídicas y con uniones temporales, sin restricciones en la forma de participación.[12]

En la misma consulta no se identificaron contratos anteriores del Municipio cuyo objeto fuera un estudio de costos para la fijación de tarifas de transporte público. Se trata, en consecuencia, de la primera contratación de este tipo, circunstancia que refuerza la necesidad de sustentar el presupuesto en cotizaciones vigentes y en contratos comparables de otras entidades, tal como se desarrolla en el numeral siguiente.

Forma de pago y garantías utilizadas

Conforme a los estudios previos, el pago se realiza en dos contados asociados a productos: un primer pago con la presentación del plan de trabajo o cronograma de actividades y un segundo pago con la presentación del informe final que contiene los documentos relacionados en las especificaciones técnicas. En ambos casos se exige factura, certificado de cumplimiento a satisfacción expedido por el supervisor y acreditación del pago de los aportes e impuestos a que haya lugar. La Entidad exige garantía única con amparos de cumplimiento y de calidad del servicio, cada uno por el diez por ciento (10%) del valor del contrato, vigentes durante la ejecución y seis (6) meses más.[3]

4.1.2. ¿Cómo adquieren otras Entidades Estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio?

Para definir el universo de análisis se consultaron los contratos electrónicos del SECOP II suscritos entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2025 cuya descripción contiene simultáneamente los términos "tarifa" y "transporte" junto con "estudio", "costos" o "cálculo".[12] Del resultado se excluyeron dos grupos de registros. El primero, los contratos de apoyo a la gestión de recolección de información del Área Metropolitana Centro Occidente, por no ser comparables con el objeto. El segundo, los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, porque corresponden a la vinculación de personal mediante contratación directa y no a la adquisición de un producto entregable mediante un procedimiento competitivo, de modo que no constituyen referentes válidos para una selección objetiva por mínima cuantía. El universo resultante está compuesto por ocho contratos de consultoría y de aunar esfuerzos.

Tabla 10. Contratos comparables suscritos por otras Entidades Estatales, 2024 y 2025

Entidad	N.° de contrato	Objeto contractual (resumen)	Modalidad	Fecha	Valor (COP)	Contratista
Superintendencia de Transporte	618-2025	Análisis y actualización de la metodología para el cálculo de la tarifa de la Contribución Especial de Vigilancia a cargo de la Superintendencia de Transporte.	Contratación directa con ofertas	24/10/2025	740.000.000	Fundación Universidad del Valle
Alcaldía Municipio de Zipaquirá	CC-593-2025	Estudios técnicos para la reestructuración del servicio de transporte público colectivo periférico de pasajeros y cálculo de las tarifas del	Concurso de méritos abierto	29/07/2025	299.999.000	Inversión Comercial y Servicios S.A.S.

Entidad	N.° de contrato	Objeto contractual (resumen)	Modalidad	Fecha	Valor (COP)	Contratista
		transporte terrestre colectivo e individual.				
Municipio de Tunja	1950 de 2025	Estudio técnico para determinar las necesidades de equipo en la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi y los parámetros de tarifa.	Concurso de méritos abierto	07/11/2025	179.023.166,45	Jairo Enrique Sánchez Moreno
Municipio de Miraflores	CM-005-2024	Estudios técnicos que identifiquen la demanda insatisfecha de movilización del servicio público de transporte automotor mixto y sus tarifas.	Concurso de méritos abierto	02/01/2025	79.900.000	Soluciones Integrales en Tránsito, Transporte y Sistemas de Gestión
Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías	156-2025	Estudios técnicos de oferta y demanda en la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y sus tarifas, conforme a las Resoluciones 4350 de 1998 y 392 de 1999.	Mínima cuantía	02/09/2025	39.000.000	Rodolfo López
Instituto Municipal de Transporte y Movilidad de Puerto Asís	CO1.PCCNTR.8570416	Estudio técnico, económico y financiero de factibilidad para la implementación de tarifas del servicio público de transporte individual de pasajeros tipo taxi.	Mínima cuantía	13/11/2025	39.000.000	Jhonny Muñoz M.
Municipio de Segovia	SM-MINIMA-0010-2025	Estudio para determinar necesidad, demanda insatisfecha y tarifas del servicio de transporte público terrestre en las modalidades veredales en motocarros, conforme a la Resolución 0478 de 2010.	Mínima cuantía	19/05/2025	31.900.000	Carlos Naranjo
Alcaldía Municipal de Restrepo	214-2025	Estudio tarifario de transporte público colectivo e individual de pasajeros.	Mínima cuantía	02/10/2025	27.500.000	Carlos Naranjo

Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia. Los objetos se presentan de forma resumida a partir de la descripción del proceso publicada en el conjunto de datos.[12]

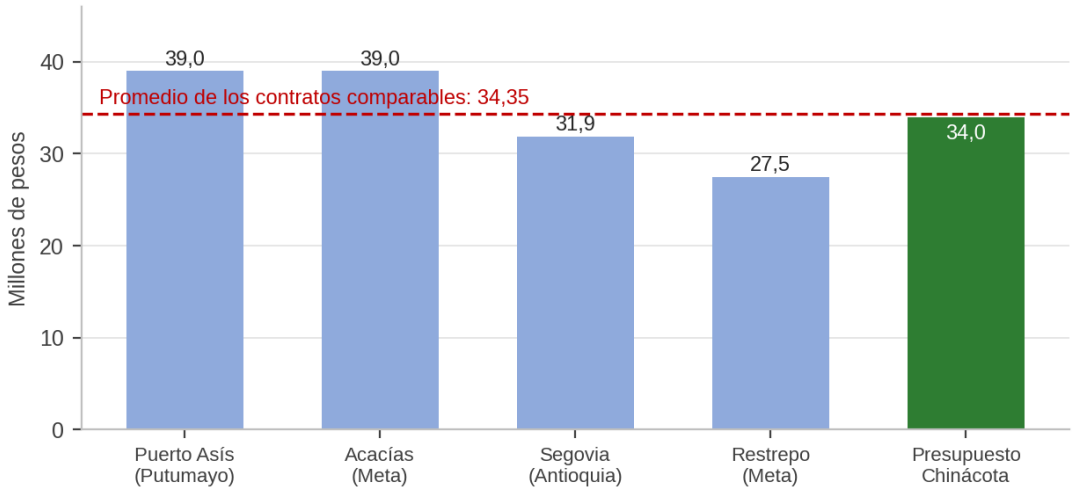
Análisis de la demanda

El valor total contratado en el bienio ascendió a $1.436.322.166,45, con un valor promedio de $179.540.270,81 y un valor mediano de $59.450.000. La diferencia entre ambas medidas se explica por tres contratos de mayor escala, suscritos por la Superintendencia de Transporte y por los municipios de Zipaquirá y Tunja, que concentran el 84,9% del valor total. Por esta razón, el referente estadísticamente

apropiado para un municipio de la escala de Chinácota no es el promedio general sino el subconjunto de contratos adjudicados por mínima cuantía.[12]

Cuatro de los ocho contratos se adjudicaron mediante mínima cuantía, todos en 2025: Puerto Asís por $39.000.000, Acacías por $39.000.000, Segovia por $31.900.000 y Restrepo por $27.500.000. El valor promedio de este subconjunto es de $34.350.000 y su rango se sitúa entre $27.500.000 y $39.000.000.[12] El presupuesto oficial que se fija en el presente estudio, de $34.000.000, se ubica dentro de ese rango y 1,02% por debajo del promedio de los contratos comparables, lo que evidencia una estimación ajustada a los precios observados en el mercado.

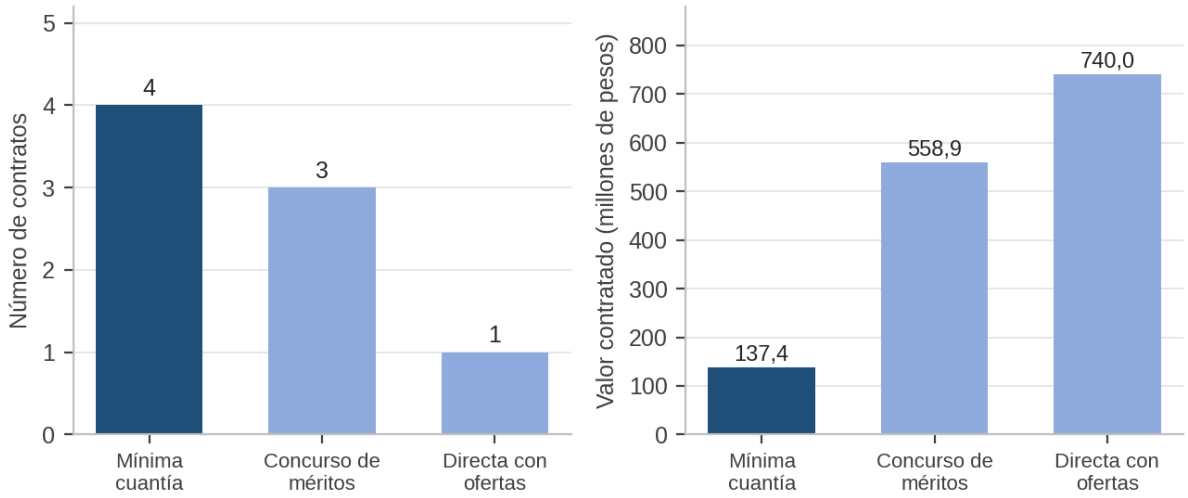
Gráfico 6. Contratos comparables adjudicados por mínima cuantía y presupuesto oficial del proceso



Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

En cuanto a las modalidades utilizadas por las demás entidades, cuatro contratos se adjudicaron por mínima cuantía, tres por concurso de méritos abierto y uno por contratación directa con ofertas. Es decir que la totalidad del universo depurado se tramitó mediante procedimientos que admiten concurrencia de oferentes. La elección de la mínima cuantía por parte del Municipio de Chinácota es coherente con la práctica de las entidades de tamaño comparable, que reservan el concurso de méritos para estudios de escala metropolitana o de ciudad capital.[12]

Gráfico 7. Contratos comparables por modalidad de selección, número y valor, 2024 y 2025



Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

Respecto del sector privado, las empresas de transporte no contratan este tipo de estudios para fijar tarifas, por cuanto la competencia para su fijación es exclusiva de la autoridad municipal, distrital o metropolitana.[11] Por consiguiente, la demanda del servicio es exclusivamente pública y su volumen depende del ciclo de actualización tarifaria de cada jurisdicción.

5. ESTUDIO DE LA OFERTA

5.1. ¿A quién se va a comprar?

Para identificar los posibles proveedores se aplicaron tres enfoques complementarios, conforme a la metodología recomendada por Colombia Compra Eficiente.[16]

Primer enfoque: proveedores del histórico de la Entidad

Los contratos de consultoría suscritos por el Municipio de Chinácota entre 2024 y 2026 fueron ejecutados por Socicontrol CTA, Sixta Tulia Barón Báez, José Henry Duarte Cáceres, la Unión Temporal Consultoría Chinácota y la Unión Temporal Diseños Plaza de Toros.[12] Los objetos ejecutados por estos contratistas no corresponden a estudios de costos de transporte público, por lo que este enfoque, por sí solo, resulta insuficiente para el presente proceso.

Segundo enfoque: proveedores de otras Entidades Estatales

Del universo de ocho contratos comparables suscritos en 2024 y 2025 se identificaron siete adjudicatarios distintos, de los cuales tres son personas jurídicas y cuatro son personas naturales:[12]

Tabla 11. Adjudicatarios de contratos comparables, 2024 y 2025

Proveedor	Naturaleza	Entidad contratante de referencia
Fundación Universidad del Valle	Persona jurídica	Superintendencia de Transporte
Inversión Comercial y Servicios S.A.S.	Persona jurídica	Alcaldía Municipio de Zipaquirá
Soluciones Integrales en Tránsito, Transporte y Sistemas de Gestión	Persona jurídica	Municipio de Miraflores (Guaviare)
Jairo Enrique Sánchez Moreno	Persona natural	Municipio de Tunja
Rodolfo López	Persona natural	Instituto de Tránsito y Transporte de Acacías
Jhonny Muñoz M.	Persona natural	Instituto Municipal de Transporte y Movilidad de Puerto Asís
Carlos Naranjo	Persona natural	Municipio de Segovia y Alcaldía Municipal de Restrepo

Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

Tercer enfoque: investigación de mercado en la región

La Entidad solicitó cotización a proveedores del sector, sin exigir condiciones distintas de las previstas en las especificaciones técnicas del proceso. Los dos oferentes que respondieron tienen domicilio en San José de Cúcuta, dentro del área de influencia del Municipio, circunstancia que reduce los costos de desplazamiento asociados a las jornadas de campo.

La identificación de los oferentes y el detalle de sus propuestas se consignan en el capítulo del estudio del mercado, por corresponder a esa etapa del análisis. Para efectos del estudio de la oferta, el hallazgo relevante es que existen proveedores en el área de influencia del Municipio con disposición y capacidad para atender el objeto contractual.

Adicionalmente, la base empresarial de Norte de Santander vinculada a movilidad, tránsito y transporte registró 1.037 contratos por $28.359.189.818,98 en el bienio 2024 y 2025, lo que confirma la existencia de un mercado regional activo.[12] En conjunto, la Entidad cuenta con pluralidad de oferentes potenciales, tanto personas naturales como jurídicas, con capacidad técnica para ejecutar el objeto contractual.

5.1.1. OFERENTES MIPYME TERRITORIALES

El artículo 34 de la Ley 2069 de 2020 y los artículos 2.2.1.2.4.2.2, 2.2.1.2.4.2.3 y 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015, modificados por el Decreto 1860 de 2021, regulan las convocatorias limitadas a Mipyme.[18, 19] La limitación a Mipyme colombianas es obligatoria cuando se reúnen los requisitos previstos en la norma, mientras que restringir además la convocatoria a las Mipyme domiciliadas en el departamento o el municipio de ejecución es una facultad de la Entidad.[20]

En la modalidad de mínima cuantía no existe acto administrativo de apertura. Por esa razón, el manual de la modalidad expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública precisa que las solicitudes de limitación se presentan durante el término para formular observaciones a la invitación a participar.[21]

Base de oferentes Mipyme en Norte de Santander

Para dimensionar la oferta Mipyme del departamento se consultaron los contratos electrónicos del SECOP II suscritos por entidades de Norte de Santander entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de agosto de 2026, en las familias 8010, servicios de asesoría de gestión, y 8110, servicios profesionales de ingeniería, que son las que agrupan los códigos asignados al presente objeto. El conjunto de datos marca cuáles proveedores tienen la condición de Mipyme.[12]

Tabla 13. Contratación con proveedores Mipyme en Norte de Santander, 2024 a 2026

Clase UNSPSC	Denominación	Contratos con proveedor Mipyme	Mipyme distintas
80101500	Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa	50	35

[18] Congreso de la República de Colombia. (2020, 31 de diciembre). Ley 2069 de 2020, por medio del cual se impulsa el emprendimiento en Colombia, artículo 34 sobre convocatorias limitadas a Mipyme. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=155900

[19] Presidencia de la República de Colombia. (2021, 24 de diciembre). Decreto 1860 de 2021, por el cual se modifican y adicionan disposiciones del Decreto 1082 de 2015, entre ellas los artículos 2.2.1.2.4.2.2, 2.2.1.2.4.2.3 y 2.2.1.2.4.2.4 sobre convocatorias limitadas a Mipyme. https://normograma.mintic.gov.co/mintic/compilacion/docs/decreto_1860_2021.htm

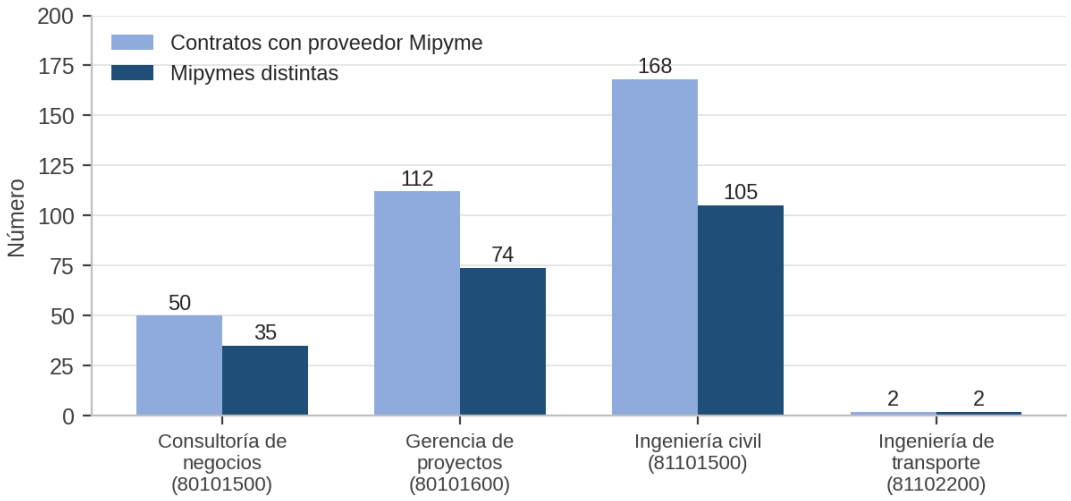
[20] Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente. Concepto C-295 de 2023, sobre la limitación territorial de las convocatorias a Mipyme y la acreditación del domicilio. Relatoría disponible en https://relatoria.colombiacompra.gov.co

[21] Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente. Manual de la modalidad de selección de mínima cuantía. https://www.colombiacompra.gov.co/wp-content/uploads/2024/08/manual_de_la_modalidad_de_seleccion_de_minima_cuantia.pdf

Clase UNSPSC	Denominación	Contratos con proveedor Mipyme	Mipyme distintas
80101600	Gerencia de proyectos	112	74
81101500	Ingeniería civil	168	105
81102200	Ingeniería de transporte	2	2
Familias 8010 y 8110	Servicios de asesoría de gestión y servicios profesionales de ingeniería, todas sus clases	411	239

Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

Gráfico 8. Contratos y proveedores Mipyme por clase UNSPSC en Norte de Santander, 2024 a 2026



Fuente: Elaboración propia con datos del SECOP II, Datos Abiertos de Colombia.[12]

En el conjunto de las dos familias se suscribieron 1.292 contratos en el departamento durante el periodo. De ellos, 411 se adjudicaron a proveedores con condición de Mipyme, es decir el 31,8%, y en esos contratos participaron 239 Mipyme distintas.[12] Al restringir la consulta al segmento de mínima cuantía, que es el del presente proceso, se identificaron 153 contratos con proveedor Mipyme y 97 Mipyme distintas.[12]

El propio Municipio de Chinácota adjudicó a proveedores Mipyme cinco de los siete contratos de consultoría que suscribió entre 2024 y 2026, esto es el 71,4%.[12] La Entidad, por tanto, ya contrata de manera habitual con este segmento empresarial en objetos de naturaleza intelectual.

Debe precisarse el alcance del dato. El campo de departamento del conjunto de datos corresponde a la entidad contratante y no al domicilio del proveedor, de modo que la cifra mide las Mipyme que efectivamente operan en el mercado de contratación del

departamento y no un censo de domicilios. La acreditación del domicilio es una carga del proponente dentro del proceso, conforme a la norma citada.[21]

Conclusión sobre la limitación a Mipyme

El proceso es susceptible de ser limitado a Mipyme y, además, admite la limitación territorial al departamento de Norte de Santander. Tres razones lo sustentan. Primera, el presupuesto oficial se ubica muy por debajo del umbral de US$125.000, con un margen que no admite discusión. Segunda, el objeto no exige capacidades reservadas a grandes empresas: el universo de contratos comparables analizado en el numeral 4.1.2 muestra que estudios equivalentes fueron ejecutados por personas naturales y por sociedades pequeñas. Tercera, existe una base departamental amplia, con 239 Mipyme que han contratado con entidades de Norte de Santander en las familias del objeto y 97 que lo han hecho por mínima cuantía, cifra que supera con holgura el número de oferentes que razonablemente puede esperarse en un proceso de esta cuantía.

En consecuencia, se recomienda que la invitación pública advierta expresamente que la convocatoria podrá limitarse a Mipyme y que señale el término dentro del cual deben presentarse las solicitudes. Verificados los requisitos, la limitación a Mipyme colombianas deberá adoptarse; la restricción adicional a las Mipyme domiciliadas en el departamento queda a criterio de la Entidad y encuentra respaldo en las cifras aquí expuestas.

6. ESTUDIO DEL MERCADO

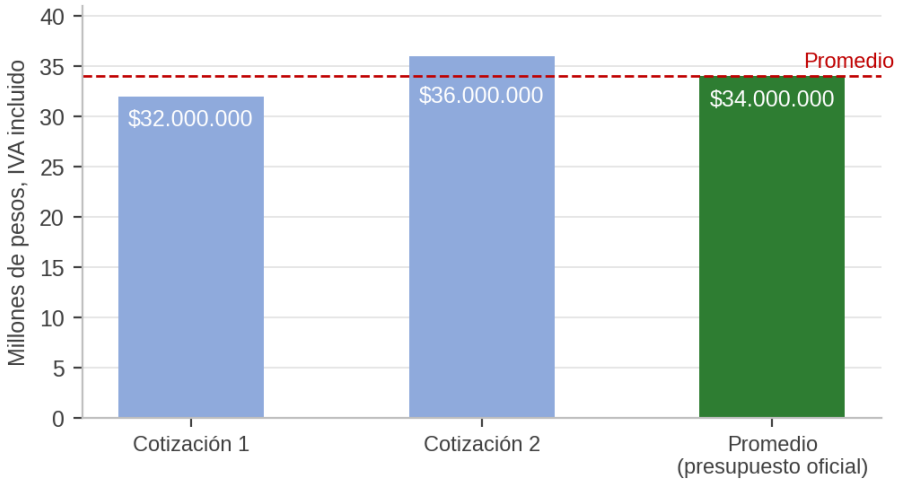
La Entidad solicitó cotizaciones a proveedores del sector con el fin de conocer la estructura de precios del objeto contractual y contar con información de referencia del mercado. Se recibieron dos ofertas, ambas fechadas el 10 de julio de 2026 y ambas con el impuesto sobre las ventas incluido.

Tabla 12. Cotizaciones recibidas

Cotización	Oferente	NIT o identificación	Valor total con IVA (COP)
Cotización 1	VITRAL 1708 S.A.S., San José de Cúcuta	901.021.116-4	32.000.000
Cotización 2	Seguridad Vial Colombia Sevialcol S.A.S., San José de Cúcuta	No informado en la oferta	36.000.000

Fuente: Cotizaciones aportadas al expediente del proceso de contratación.[14]

Gráfico 8. Valores cotizados y promedio adoptado como presupuesto oficial



Fuente: Cotizaciones aportadas al expediente del proceso de contratación.[14]

Detalle técnico comparativo

La comparación que sigue se elaboró contrastando, punto por punto, el contenido de los dos documentos de cotización aportados al expediente. Cada casilla corresponde a un elemento efectivamente enunciado en la oferta respectiva, sin agregar apreciaciones sobre la capacidad de los proponentes. El contenido de ambas coincide con la metodología fijada por el Ministerio de Transporte y ofrece los mismos productos, con idéntica desagregación de la estructura de costos y de los parámetros de operación.

Tabla 13. Comparación técnica de las cotizaciones

Elemento técnico evaluado	Cotización 1	Cotización 2
Estructura de costos variables, fijos y de capital	Incluida, con desagregación de los doce rubros	Incluida, con desagregación de los doce rubros
Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio	Incluidos, con medición durante tres (3) días incluido un (1) día festivo	Incluidos, con medición durante tres (3) días incluido un (1) día festivo
Determinación del parque automotor y del vehículo tipo	Incluida	Incluida
Inventario de rutas legalmente autorizadas	Incluido	Incluido

Elemento técnico evaluado	Cotización 1	Cotización 2
Investigación de precios y rendimientos de insumos en siete tipos de fuente	Incluida	Incluida
Socialización del estudio a las partes interesadas	Incluida	Incluida
Plazo ofertado	Treinta (30) días	Un (1) mes
Valor total ofertado, IVA incluido	$32.000.000	$36.000.000

Fuente: Elaboración propia con base en las cotizaciones recibidas.[15]

De la comparación se concluye que no existen diferencias de alcance técnico entre las dos ofertas. Ambas incluyen los tres componentes de la estructura de costos, los cuatro pasos metodológicos y la socialización final, y ambas ofrecen plazos inferiores al máximo previsto por la Entidad. La única diferencia relevante es el precio, de $4.000.000, equivalente a 11,11% del valor de la oferta más alta.

Metodología para la fijación del presupuesto oficial

Verificada la homogeneidad de las dos ofertas en alcance, productos y condiciones de aceptación, la Entidad determina el presupuesto oficial mediante el promedio aritmético simple de los valores cotizados.

Tabla 14. Cálculo del presupuesto oficial

Concepto	Valor (COP)
Cotización 1	32.000.000
Cotización 2	36.000.000
Suma de las cotizaciones	68.000.000
Promedio aritmético, adoptado como presupuesto oficial	34.000.000

Fuente: Elaboración propia con base en las cotizaciones aportadas al expediente.[14]

El promedio de ofertas equivalentes es la medida que mejor representa el precio de mercado del servicio, porque incorpora la información de todas las propuestas válidas y no la de una sola. Adoptar el valor más alto sobredimensionaría la apropiación presupuestal y generaría saldos ociosos; adoptar el más bajo estrecharía el margen de concurrencia y podría desestimular la participación de oferentes idóneos. El promedio evita ambos extremos.

Este procedimiento tiene además una consecuencia relevante en materia de transparencia: el presupuesto oficial no coincide con el valor propuesto por ninguno de los cotizantes, de manera que la estimación no queda anclada a la oferta de un proveedor determinado. Con ello se preservan los principios de transparencia, economía y selección objetiva previstos en la Ley 80 de 1993 y en la Ley 1150 de 2007, y se protege el proceso frente a cualquier cuestionamiento sobre direccionamiento.

El valor resultante se contrasta con el mercado: $34.000.000 se ubica dentro del rango de los contratos comparables adjudicados por mínima cuantía en 2025, que va de $27.500.000 a $39.000.000, y 1,02% por debajo del promedio de ese subconjunto, de $34.350.000.[12] Igualmente se sitúa por debajo del promedio de $38.111.271,43 de las consultorías contratadas por el propio Municipio entre 2024 y 2026.[12] La coincidencia entre el promedio de las cotizaciones y el promedio de los contratos comparables confirma que el valor estimado corresponde al precio real de mercado del servicio.

En consecuencia, el presupuesto oficial se fija en $34.000.000 incluido IVA, correspondiente al promedio aritmético de las dos cotizaciones recibidas.

6.1. PRESUPUESTO OFICIAL

La Entidad establece el valor del presente objeto contractual en **TREINTA Y CUATRO MILLONES DE PESOS M/CTE ($34.000.000)**, valor que incluye el impuesto sobre las ventas y todos los descuentos, deducciones, estampillas y contribuciones de orden nacional y municipal, así como los costos directos e indirectos en que deba incurrir el contratista para la ejecución del objeto, incluidos desplazamientos, trabajo de campo y honorarios del equipo mínimo exigido.

Por tratarse de una consultoría contratada a producto entregable, el presupuesto se expresa como un valor global por el servicio, sin desagregación por conceptos de personal ni por tiempo de dedicación. El ítem conserva la misma denominación técnica y la misma estructura de cantidad y valor unitario con que el mercado presentó sus cotizaciones.

Tabla 15. Presupuesto oficial

Ítem	Denominación técnica del bien o servicio	Cantidad	Valor unitario (COP)	Valor total (COP)
1	Estudio de costos para la fijación de las tarifas del transporte público de pasajeros y/o mixto del municipio de Chinácota, Norte de Santander. Objetivo: realizar un estudio de costos del transporte público dentro de la jurisdicción del Municipio, que servirá de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los	1	34.000.000	34.000.000

Ítem	Denominación técnica del bien o servicio	Cantidad	Valor unitario (COP)	Valor total (COP)
	usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio. Entregables: estructura de costos que incluya costos variables, costos fijos y costos de capital; parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio; parque automotor; rutas autorizadas; investigación de precios y rendimiento o frecuencia de cambio de los insumos; y socialización del estudio de tarifas a las partes interesadas.			
VALOR TOTAL INCLUIDO IVA				**34.000.000**

Fuente: Elaboración propia. El valor corresponde al promedio de las cotizaciones recibidas y la estructura del ítem reproduce la denominación técnica empleada en dichas cotizaciones.[3]

6.2. DEDUCCIONES Y CONTRIBUCIONES

Concepto / Contrato	Obra	Suministros	Servicios	Honorarios
Rete Fuente	2%	2.5% Declarante	4% Declarante	10% Declarante
		3.5% No Declarante	6% No Declarante	11% No Declarante.
Rete IVA	15% Si es responsable de IVA			
ICA	9-10 x mil	5-10 x mil	5-10 x mil	7-10 x mil
Pro Cultura	2%	2%	2%	2%
Pro Adulto Mayor	4%	4%	4%	4%
Pro Deporte	2.5%	2.5%	2.5%	2.5%
Pro Justicia Familiar	2%	2%	2%	2%
Pro Hospital (HUEM)	2%	2%	2%	2%
Pro Universidad	1%	1%	1%	1%
Fondo Cuenta	5%	-----	-----	-----

Nota 1: Sólo están exentos de La Estampilla Justicia Familiar los contratos de prestación de servicios cuyo pago de honorarios mensual sea inferior a 10 SMLMV.

7. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR

El entorno macroeconómico con corte a julio de 2026 es favorable para la ejecución del objeto contractual. La economía colombiana creció 3,5% en el segundo trimestre de 2026 y 2,9% en el primer semestre, las actividades profesionales, científicas y técnicas crecieron 2,6% y el agregado de comercio, transporte y alojamiento 2,2%.[4] La inflación

anual se ubicó en 6,03%, con una tendencia a la baja frente al 6,14% de junio, y la tasa de desocupación descendió a 8,1%, con 578 mil ocupados adicionales frente a julio de 2025.[7, 6]

La variable macroeconómica más relevante para el objeto es el comportamiento de la subclase transporte urbano, cuya variación anual de 10,67% en julio de 2026 superó en 4,64 puntos porcentuales la inflación total.[7] Este diferencial confirma la existencia de una presión real de costos sobre la operación del servicio público de transporte y sustenta técnicamente la necesidad de elaborar el estudio de costos que servirá de base para la fijación de las tarifas en el Municipio de Chinácota.

El estudio de la demanda, construido sobre datos abiertos del SECOP II, identificó ocho contratos comparables suscritos por Entidades Estatales entre 2024 y 2025, por un valor total de $1.436.322.166,45. De ellos, cuatro se adjudicaron por mínima cuantía, con un valor promedio de $34.350.000 y un rango entre $27.500.000 y $39.000.000.[12] El presupuesto oficial se fijó en $34.000.000, valor que corresponde al promedio aritmético de las dos cotizaciones recibidas y que se ubica dentro de ese rango y 1,02% por debajo del promedio de los contratos comparables, lo que acredita una estimación ajustada a los precios de mercado.

El estudio de la oferta identificó siete adjudicatarios distintos en contratos comparables, con participación tanto de personas naturales como de personas jurídicas y de universidades, así como una base empresarial regional activa en Norte de Santander con 1.037 contratos en materia de movilidad y transporte durante el bienio.[12] Las dos cotizaciones recibidas provienen de oferentes con domicilio en San José de Cúcuta, lo que confirma la existencia de oferta en el área de influencia del Municipio y descarta el riesgo de declaratoria de desierto por ausencia de proponentes.

El objeto contractual se clasifica en el código UNSPSC principal 81102200, Ingeniería de transporte, y en la clase 7112 de la CIIU Rev. 4 A.C., Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica.[18, 2] La contratación se ejecuta a producto entregable, con pago contra entrega y aprobación de los productos, modalidad que traslada al contratista el riesgo de mayor dedicación de personal y protege el patrimonio público.

En conclusión, el estudio del sector confirma la viabilidad técnica, económica y jurídica del proceso de contratación para elaborar el estudio de costos que servirá de base para la fijación de las tarifas del transporte público de pasajeros y mixto del Municipio de Chinácota, Norte de Santander, bajo la modalidad de selección de mínima cuantía y por un presupuesto oficial de $34.000.000 incluido IVA.

8. PERSPECTIVA DEL RIESGO

De conformidad con el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, en el Pliego de Condiciones se deberán incluir la estimación, tipificación y asignación de riesgos previsibles que se deriven de la contratación, con el fin de establecer su distribución definitiva.

Se identifican dentro del presente proceso de contratación los siguientes riesgos que pueden afectar el equilibrio económico del contrato: Como en cualquier negocio, la propuesta presentada por quien decida participar en la contratación del asunto debe estar precedida de un análisis juicioso de las posibilidades y riesgos involucrados en la operación, teniendo en cuenta para el efecto, que la existencia de riesgos es connatural al negocio. Para una mejor determinación de los riesgos existentes es importante tener claro el concepto de riesgos como aquel daño potencial que puede surgir por un suceso presente o futuro y puede generarse en el desarrollo de un contrato en cualquiera de sus etapas (precontractual, contractual)., el riesgo es la posibilidad de que un peligro pueda llegar a materializarse dentro de un período determinado, como también es la probabilidad de que un resultado esperado no ocurra, en el periodo de tiempo de ejecución del contrato y con las obligaciones del mismo.

El principio básico de asignación de riesgos consiste en que éstos deben ser asumidos por la parte que esté en mejor disposición de evaluarlos, controlarlos o administrarlos, consecuente con lo anterior, los riesgos que a continuación se mencionan, serán asumidos de la siguiente de acuerdo a la siguiente matriz. Es de precisar que dicha enumeración no es taxativa sino meramente enunciativa, por tanto, si se presenta algún riesgo o riesgos no enunciado(s), deberá seguir la regla general de que éstos deben ser asumidos por la parte que esté en mejor disposición de evaluarlos, controlarlos o administrarlos.

PROYECTADO / ELABORADO	FIRMA
Javier Castellanos Romero Economista contratado	Firmado digitalmente por Javier Simón Castellanos Romero

N	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Control a ser implementado	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del contrato?	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revisión	
													Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría					¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad

1	General	Externo	Selección	Económico	Que el proceso deba declararse desierto, bien porque dentro del término de la invitación pública no se presenten ofertas, bien porque las presentadas superen el presupuesto oficial de $34.000.000 incluido IVA. El estudio del sector identificó únicamente dos oferentes que atendieron la solicitud de cotización, con valores de $32.000.000 y $36.000.000, de modo que la cotización más alta se ubica 5,88% por encima del presupuesto oficial.	Necesidad de adelantar un nuevo proceso de selección, retraso en la elaboración del estudio de costos y permanencia de la tarifa vigente sin soporte técnico actualizado.	2	3	**5**	**Medio**	Entidad Estatal	Publicar la invitación pública en el SECOP II con el alcance técnico y el presupuesto oficial claramente definidos; remitir aviso de la invitación a los dos oferentes que cotizaron y a los adjudicatarios de los contratos comparables identificados en el estudio del sector; verificar que los requisitos habilitantes y los perfiles del equipo mínimo guarden proporción con el objeto y el valor del proceso, y advertir en la invitación que la oferta que supere el presupuesto oficial será rechazada.	1	3	**4**	**Bajo**	No	Entidad Estatal	Con la publicación de la invitación pública en el SECOP II.	Con la aceptación de la oferta.	Seguimiento de las observaciones y manifestaciones de interés recibidas en la plataforma y comparación de cada oferta contra el presupuesto oficial en el informe de evaluación.	Durante el término de la invitación y al cierre del proceso.
2	Específico	Interno	Ejecución	Operacional	Retraso o entrega incompleta, por parte de la Entidad, de la información base del estudio, en particular los actos administrativos	Suspensión o prórroga del contrato, inventario incompleto de rutas legalmente autorizadas y debilitamiento del soporte técnico del acto administrativo	3	3	**6**	**Alto**	Entidad Estatal	Consolidar el expediente con los actos administrativos de habilitación y de autorización de rutas antes de la suscripción del acta de inicio; designar un enlace en la dependencia competente en	2	2	**4**	**Bajo**	Sí	Entidad Estatal	Con la suscripción del acta de inicio.	Con la suscripción del acta de entrega de información.	Verificación por el supervisor del acta de entrega de información y del cierre de los faltantes allí identificados.	Semanal durante el primer mes de ejecución.

N	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Control a ser implementado	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del contrato?	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revisión	
													Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría					¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad
					de habilitación de las empresas de transporte y de autorización de rutas, así como los registros de la oficina de tránsito municipal. El estudio del sector identificó este factor como el principal elemento crítico de la cadena de valor.	que fije las tarifas.						materia de tránsito y transporte; suscribir acta de entrega de información dentro de los primeros cinco días de ejecución, con relación detallada de los documentos entregados y de los faltantes.											

N	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Control a ser implementado	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del contrato?	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revisión	
													Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría					¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad
3	Específico	Externo	Ejecución	Operacional	Dificultad o renuencia en el levantamiento de la información primaria en campo. La metodología aplicable exige aforos y medición de parámetros de operación, así como encuestas de precios y rendimientos de insumos en estaciones de servicio, distribuidores de llantas, almacenes de repuestos, talleres automotores, concesionarios, empresas de transporte y la oficina de tránsito municipal.	Información de campo incompleta o poco representativa, imposibilidad de determinar los rendimientos y las frecuencias de cambio de los insumos y debilitamiento de la estructura de costos calculada.	3	3	**6**	**Alto**	Contratista	Solicitar a la Entidad oficio de presentación del consultor dirigido a las empresas habilitadas y a los agentes del mercado; concertar previamente con el supervisor el cronograma de campo, con indicación de los tres días de medición incluido el día festivo, evitando periodos atípicos; documentar en actas las visitas realizadas y las negativas recibidas, y ampliar la muestra de fuentes cuando alguna no atienda el requerimiento.	2	2	**4**	**Bajo**	Sí	Contratista	Con la aprobación del plan de trabajo y cronograma de actividades.	Con la culminación del trabajo de campo.	Revisión por el supervisor de las actas de visita, de los formatos de encuesta diligenciados y de las bases de datos de campo.	Quincenal durante la ejecución.

N	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Control a ser implementado	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del contrato?	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revisión	
													Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría					¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad
4	General	Externo	Ejecución	De la naturaleza	Eventos climáticos adversos, bloqueos de vías o alteraciones del orden público que impidan adelantar las mediciones de campo en las fechas programadas dentro de la jurisdicción del Municipio. Se trata de circunstancias constitutivas de fuerza mayor o caso fortuito, ajenas a la voluntad de las partes.	Reprogramación de las jornadas de campo, mayor permanencia del equipo en el municipio y riesgo de afectación del cronograma contractual de dos meses.	3	2	**5**	**Medio**	Contratista	Prever en el cronograma jornadas alternas de reposición; documentar mediante acta suscrita con el supervisor las circunstancias que impidan el trabajo de campo, y ajustar el cronograma interno sin alterar el plazo total del contrato.	2	2	**4**	**Bajo**	Sí	Contratista	Con la aprobación del plan de trabajo y cronograma de actividades.	Con la culminación del trabajo de campo.	Actas de suspensión o reprogramación de jornadas suscritas por el supervisor y el contratista.	Semanal durante el trabajo de campo.

5	Específico	Interno	Ejecución	Operacional	No conformidad técnica de los productos frente a la metodología fijada por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o inconsistencia en los soportes de cálculo. Comprende la falta de desagregación de la estructura en costos variables, fijos y de capital, la determinación incompleta de los parámetros de operación, del parque automotor o de las rutas, y la entrega del informe sin las bases de datos de campo que permitan verificar la memoria de cálculo.	Rechazo del producto por el supervisor, improcedencia del pago, pérdida de trazabilidad del estudio y ausencia del soporte técnico que la ley exige para expedir el acto administrativo de fijación de tarifas, con el consiguiente riesgo de que este sea controvertido.	3	4	**7**	**Alto**	Contratista	Incorporar al contrato una lista de chequeo de los productos con los rubros exigidos por la metodología; exigir la entrega de las bases de datos en formato editable junto con los formatos de campo diligenciados, como parte integrante del informe final; someter el informe a revisión técnica y jurídica antes de su aprobación, y condicionar el segundo pago a la certificación de cumplimiento a satisfacción expedida por el supervisor, con respaldo en el amparo de calidad del servicio previsto en los estudios previos.	2	3	**5**	**Medio**	Sí	Contratista	Con la suscripción del acta de inicio.	Con la aprobación del informe final por el supervisor.	Verificación de cada producto contra la lista de chequeo de la metodología aplicable y de la correspondencia entre las bases de datos entregadas y los resultados presentados, documentada en informe escrito del supervisor.	En cada entrega de producto.
6	Específico	Externo	Ejecución	Social o político	Disconformidad o rechazo de la estructura tarifaria resultante durante la jornada de	Dilación en la adopción del acto administrativo que fija las tarifas, conflictividad	3	3	**6**	**Alto**	Entidad Estatal	Coordinar previamente la convocatoria, el lugar y la metodología de la socialización; presentar los resultados con la	2	3	**5**	**Medio**	No	Entidad Estatal	Con la programación de	Con la suscripción del	Acta de socialización con registro de asistencia, observaciones y respuestas, archivada en el	Una vez, al cierre del contrato.

N	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Control a ser implementado	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del contrato?	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revisión	
													Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría					¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad
					socialización a las partes interesadas, o presiones para apartarse del resultado técnico del estudio. La socialización es un producto expresamente contratado y fue incluida en las dos cotizaciones recibidas.	social alrededor de la tarifa y riesgo de que la decisión final se aparte del soporte técnico contratado.						memoria de cálculo y las fuentes utilizadas; levantar acta de la jornada con registro de asistentes, observaciones formuladas y respuestas dadas, y dejar constancia de que la tarifa se sustenta en el estudio de costos elaborado conforme a la metodología del Ministerio de Transporte.									expediente contractual.	

N	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Control a ser implementado	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del contrato?	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revisión	
													Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría					¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad
7	General	Interno / Externo	Ejecución	Financiero	Afectación del equilibrio financiero de la ejecución, por una de dos vías: que el oferente estructure su propuesta sin considerar la totalidad de las deducciones, retenciones y estampillas de orden nacional y municipal aplicables al contrato, o que se presente mora en el pago de los dos contados pactados por demoras en el trámite de la cuenta o por insuficiencia del programa anual mensualizado de caja.	Solicitudes de reconocimiento económico no procedentes, afectación del flujo de caja del contratista, reclamaciones por intereses de mora y riesgo de suspensión de las actividades de campo.	3	2	**5**	**Medio**	Entidad Estatal y Contratista	Publicar como anexo de la invitación pública el cuadro de deducciones y contribuciones aplicables y reproducirlo en la minuta del contrato, con manifestación expresa del proponente de que su oferta incluye la totalidad de impuestos, tasas, contribuciones, estampillas y costos directos e indirectos; verificar la programación del PAC antes del acta de inicio y fijar un término interno para el trámite de las cuentas una vez radicada la factura con sus soportes.	2	2	**4**	**Bajo**	Sí	Entidad Estatal y Contratista	Con la publicación de la invitación pública.	Con el pago final del contrato.	Verificación, en la liquidación de cada pago, de que las deducciones aplicadas corresponden a las publicadas, y seguimiento del tiempo transcurrido entre la radicación de cada cuenta y su pago efectivo.	En cada pago.

8	General	Interno	Ejecución	Operacional	Afectación del cronograma contractual de dos meses por causas imputables al contratista, en particular por desarticulación del equipo de trabajo, esto es el retiro, cambio o indisponibilidad de alguno de los tres profesionales exigidos en las especificaciones técnicas sin sustitución por otro de igual o superior perfil. Las dos cotizaciones recibidas ofrecieron plazos de treinta días y de un mes, inferiores al máximo previsto por la Entidad.	Retraso en la entrega de los productos, pérdida de continuidad en el desarrollo del estudio, aplazamiento de la expedición del acto administrativo de fijación de tarifas y eventual aplicación de las cláusulas sancionatorias del contrato.	3	3	**6**	**Alto**	Contratista	Exigir como primer entregable, asociado al primer pago, el plan de trabajo y cronograma de actividades; pactar que toda sustitución de personal requiere aprobación previa y escrita del supervisor y la acreditación de un perfil igual o superior al ofertado; realizar seguimiento del avance por el supervisor y pactar cláusula de apremio, con respaldo en el amparo de cumplimiento previsto en los estudios previos.	2	2	**4**	**Bajo**	Sí	Contratista	Con la aprobación del plan de trabajo y cronograma de actividades.	Con la entrega y aprobación del informe final.	Comparación del avance real contra el cronograma aprobado y verificación de la permanencia del equipo acreditado, consignadas en los informes de supervisión.	Semanal durante la ejecución.